SKRZYDLATA POLSKA

NR 42 (1058)

17 PAŹDZIERNIKA 1971

CENA 2 ZŁ.

Piękna pogoda, znakomita organizacja, wysoki poziom sportowy — oto najkrótsza relacja z VIII Mistrzostw Polski w Akrobacji Samolotowej, które odbyły się w dniach 21—26 września br. w Bielsku-Białej. Obok czołówki polskich pilotów i utalentowanych przedstawicieli młodego pokolenia, w mistrzostwach startowali piloci z Czechosłowacji, Francji i NRD.

Nowym mistrzem Polski w akrobacji samolotowej został HELMUT STAŚ (Aeroklub Podkarpacki) — na zdjęciu obok. Francuski samolot akrobacyjny CAP-20 (zdjęcie wyżej — na pierwszym planie) znów pobudzi dyskusje o tym, iż maszynę zawodniczą można by zbudować w naszych LZN-ach, bądź ZSLS.

Zdjęcia: J. Pomianowski



ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów.
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.
Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.
Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 8085 U-53

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

VI ZJAZD PZPR

5 SAMOLOTÓW AN-2 NA EKSPORT

Załoga Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu, gdzie w tym roku podjęto już zobowiązania wartości blisko 15 mln złotych, na konferencji samorządu robotniczego zadeklarowała Czyn Zjazdowy, którego wartość wynosi przeszło 21,5 mln złotych. Wspólnym wysiłkiem robotników, techników, inżynierów i służb pomocniczych wykonanych zostanie w IV kwartale m. in. 5 samolotów An-2 na eksport.

W 1 PUŁKU „WARSZAWA"

W 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego OPK „Warszawa" wiele cennych zobowiązań w Czynie Zjazdowym podjęła kadra, żołnierze służby zasadniczej i pracownicy cywilni. Większość zobowiązań dotyczy urządzenia i modernizacji bazy szkoleniowej i prac na rzecz gospodarki narodowej. Ogólna wartość Czynu Zjazdowego pułku „Warszawa" wynosi ok. 1 800 tys. zł. Żołnierze pułku wykonali już prace społeczne przekraczające wartość ponad milion złotych.

W WOJSKACH OPK

Przedzjazdowa dyskusja i działanie w Wojskach Obrony Powietrznej Kraju toczy się wokół spraw związanych z kształtowaniem wysokiej gotowości bojowej, racjonalnego wykorzystywania posiadanej techniki i środków zaopatrzenia oraz troski o poprawę warunków socjalno-bytowych kadry zawodowej i żołnierzy służby zasadniczej.

Wartość realizowanych Czynów Zjazdowych zamyka się w Wojskach OPK kwotą ok. 7 milionów złotych.

KONFERENCJA GENERALNA FAI W LUCERNIE

(Informacja własna)

W dniach 26 września — 2 października obradowała w Lucernie (Szwajcaria) 64 konferencja generalna Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), której gospodarzem był Aeroklub Szwajcarii. Wzięły w niej udział władze FAI, 34 delegacje aeroklubów narodowych (w tym Polski z prezesem APRL gen. bryg. nawig. **Wł. Jagiełło**) oraz przewodniczący specjalistycznych Komisji Technicznych FAI.

Gośćmi honorowymi konferencji byli astronauci: **W. I. Sewastianow** (ZSRR) i **J.A. Lovell** (USA).

W toku obrad konferencji przyjęto sprawozdanie z działalności FAI za rok ubiegły, zatwierdzono kalendarz imprez sportowych na rok 1972, wręczono medale i dyplomy oraz wybrano nowe władze federacji.

Złoty Medal Lotniczy za 1970 r. otrzymał Amerykanin **H. T. Merrill**, Złoty Medal Kosmiczny — astronauta **J. A. Lovell** (USA). Złoty Medal Jurija Gagarina otrzymali dwaj kosmonauci radzieccy — **A. G. Nikołajew** i **W. I. Sewastianow**. Medal de la Vaulx przyznano kosmonautom: **A. G. Nikołajewowi, W. I. Sewastianowowi** i **J. A. Lovellowi**. Medal Louis Bleriota otrzymał **E. J. Lesher** (USA), Medal Lilienthala — **H. W. Grosse** (NRF), Złoty Medal Spadochronowy FAI — **Pierre Lard** (Francja). Medal Brązowy FAI — **Odette Rousseau Balesi** (Francja). Wśród wyróżnionych Dyplomami FAI im. P. Tissandiera znalazło się trzech działaczy polskiego lotnictwa sportowego: inż. **Andrzej Abłamowicz**, mgr **Julian Burdzel** i **Józef Dankowski**. Przyznano także osiem Dyplomów Honorowych dla Zespołów, a wśród nich **Głównemu Ośrodkowi Badań Lotniczo-Lekarskich** we Wrocławiu.

Prezydentem FAI wybrano ponownie Szwajcara **Freda Forrera**. I wiceprezydentem został ponownie **A. O. Dumas** (Kanada). Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło** został także ponownie wybrany wiceprezydentem FAI.

Obszerną relację z obrad FAI w Szwajcarii zamieścimy w jednym z następnych numerów **(jrk)**

WYRÓWNANA WALKA NA SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTWACH POLSKI

30 września br. rozpoczęły się w Lesznie Wlkp. XIV Samolotowe Mistrzostwa Polski (rajdowo-nawigacyjne). Na starcie zameldowało się 26 dwuosobowych załóg na samolotach „Gawron" i „Wilga". Wśród zawodników znaleźli się zarówno znani piloci z dużym doświadczeniem w mistrzowskich bojach jak i przedstawiciele młodej generacji pilotów samolotowych.

W pierwszej konkurencji sukces odniosły dwie załogi — Jerzy Wyciślak z Sadomirem Smolińskim (Ostrów Wlkp.) oraz Ryszard Kasperek z Eugeniuszem Milcarzem (Świdnik). II konkurencja zakończyła się zwycięstwem reprezentantów Wrocławia — Waldemara Grossa i Mariana Mokwy. Aż trzy załogi ex aequo uplasowały się na czele trzeciej konkurencji: Marek Małolepszy — Jan Kuliś (Częstochowa), Zdzisław Dudzik — Leon Łapiński (Warszawa) i Edward Popiołek — Marian Wajda (Kraków).

IV konkurencja, w czasie której załogi musiały lecąc regularnie odnajdywać znaki, identyfikować obiekty oraz umiejscawiać radiolatarnie, zakończyła się triumfem warszawskiej załogi — Zdzisław Dudzik i Leon Łapiński.

W rozegranej w nocy V konkurencji znów toczyła się niezwykle wyrównana walka, czego dowodem uzyskanie przez cztery załogi maksymalnej liczby punktów. Wynik taki uzyskali: Jerzy Wyciślak i Sadomir Smoliński (Ostrów Wlkp.), Andrzej Tajchman i Andrzej Markiewicz (Częstochowa), Zdzisław Dudzik i Leon Łapiński (Warszawa) oraz Jan Baran i Zbigniew Staryszek (Rzeszów).

Po pięciu konkurencjach XIV SamMP w klasyfikacji łącznej czołówka wyglądała następująco: 1. Zdzisław Dudzik — Leon Łapiński (Warszawa) — 4 140 pkt., 2. Waldemar Gross — Marian Mokwa (Wrocław) — 4 102 pkt., 3. Ryszard Kasperek — Eugeniusz Milcarz (Świdnik) — 3 941 pkt., 4. Aleksander Murawski — Piotr Szczepański (Warszawa) — 3 859 pkt., 5. Edward Popiołek — Marian Wajda (Kraków) — 3 795 pkt.



● **Przebywający** w Polsce wicepremier rządu ZSRR Leonid F. Smirnow był gościem Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu. Zapoznał się on z profilem produkcji zakładu i jego kierunkami rozwoju oraz spotkał się m. in. z grupą konstruktorów, którzy prowadzą prace nad nowymi konstrukcjami wyrobów lotniczych wersji rolniczej.

● **W dniach** 8—9 października br. odbyła się w Katowicach narada inżynierów i techników komunikacji zrzeszonych w NOT, poświęcona problematyce krajowej komunikacji lotniczej. Artykuł przewodniczącego Sekcji Głównej Komunikacji Lotniczej SITK mgra inż. E. Kołodzińskiego, oparty na referacie generalnym tej konferencji naukowo-technicznej, opublikowaliśmy w poprzednim numerze. Do narady katowickiej powrócimy w dalszych na ten temat publikacjach.

● **Podajemy** wyniki II ogólnopolskich zawodów spadochronowych kobiet, rozegranych we wrześniu w Zielonej Górze. Skoki na celność: 1. Krystyna Paczkowska (Gliwice), 2. Irena Oleszkiewicz (Olsztyn), 3. Aleksandra Drabikowska (Zielona Góra). Akrobacja spadochronowa: 1. Alicja Duda (Poznań), 2. Krystyna Bernacka (Jelenia Góra), 3. Irena Oleszkiewicz (Olsztyn). W konkurencji skoków o puchar Winobrania zwyciężyła Aleksandra Drabikowska (Zielona Góra), przed Krystyną Sarba (Wrocław) i Stefanią Cecerską (Bielsko-Biała).

● **W jednym** z garnizonów Wojsk Lotniczych odbył się w dniach 4—7 października br. przegląd amatorskich zespołów artystycznych Wojsk Lotniczych — „Konfrontacje 71". Równocześnie z przeglądem odbyło się seminarium pt. „Aktualny stan i perspektywy amatorskiego ruchu artystycznego w Wojskach Lotniczych".

● **Gdańskie** Przedsiębiorstwo Robót Drogowych przejęło formalnie teren pod nowe lotnisko komunikacyjne w Rębiechowie — 7 km. od Gdańska. Budowa nowego lotniska będzie realizowana w 2 etapach. W 1974 r. mają wylądować na nim pierwsze samoloty, natomiast po 1975 r. zakończona zostanie budowa dworca lotniczego i dróg dojazdowych. Dotychczasowe lotnisko we Wrzeszczu ulegnie likwidacji, a jego teren zostanie udostępniony budownictwu.

● **Z wielkim** niepokojem przyjęła opinia publiczna, a szczególnie społeczność lotnicza, wiadomość o zaginięciu 13 września br. Eugeniusza Pieniążka i jego samolotu „Kukułka", który otoczony był powszechną sympatią. Niestety — niepokój, a zarazem i nasz żal z tego powodu pogłębiał fakt, że z każdą godziną i z każdym dniem malały szanse odnalezienia żywego pilota i jego maszyny. Minęły już ponad trzy tygodnie i nie ma żadnego śladu po zaginionym i jego maszynie. Zapytywani przez naszych Czytelników w tej sprawie telefonicznie, nie potrafiliśmy nic konkretnego podać. Nie możemy i dziś — niestety — dać wyczerpującej odpowiedzi. Liczymy, że władze lotnictwa cywilnego wyświetlą tajemnicze zaginięcie „Kukułki" i jej pilota.

● **Lotniska** aeroklubowe w całym kraju zaroiły się 26 września i 3 października od latawców. W te dwie niedziele odbyło się tradycyjne Święto Latawca, organizowane przez spółdzielczość i aerokluby, z udziałem setek chłopców i dziewcząt. Zawody latawcowe odnotowaliśmy m. in. na lotniskach aeroklubowych w Warszawie, Krakowie, Katowicach, Poznaniu, Grudziądzu, Włocławku, Toruniu, Bydgoszczy, Szczecinie, Lublinie, Sosnowcu, Częstochowie, Wrocławiu i kilku innych miastach.

I ŚMIGŁOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

(Informacja własna)

W dniach 16—19 września br. odbyły się na lotnisku Achum w Bückeburgu k/Hanoweru (NRF) I Śmigłowcowe Mistrzostwa Świata. Wzięło w nich udział 37 załóg, reprezentujących 11 aeroklubów narodowych i latających na 21 śmigłowcach. Rozegrano 5 konkurencji: zlot na punktualność, akcję ratowniczą, slalom, próbę stylu i przelot nawigacyjny. Jednym z członków jury międzynarodowego mistrzostw był, jak już donosiliśmy, przedstawiciel APRL — mgr inż. Ryszard Witkowski.

Wyniki mistrzostw:

1. Brauer/Köpke — NRF („Alouette-II") — 964 pkt; 2. Seifert/Sturz — NRF (Bell-47 G-2) — 959 pkt; 3. Schlauss/Lehmann — NRF (Hughes-500) — 903 pkt; 4. Preiss/Berg/Hasebrink — NRF (Bell UH-1D) — 896 pkt; 5—6. Smith/Daniel — W. Brytania (Hughes-300) — 877 pkt; 5—6. Hartwigsen/Kaiser/Busenius — NRF (Sikorsky H-34) — 877 pkt.

Warunki rozgrywania konkurencji preferowały przede wszystkim precyzję i czystość pilotażu. Ciężarowa klasa śmigłowców odgrywała rolę podrzędną. Mistrzostwa ujawniły wielką różnicę w poziomie umiejętności pilotów zawodowych i prywatnych. Zamierzony udział w mistrzostwach załogi polskiej na śmigłowcu Mi-2 nie doszedł do skutku.

Bezpośrednio po mistrzostwach odbyło się w Bückeburgu posiedzenie Międzynarodowej Komisji Wiropłatowej FAI (CIG), na którym ustalono wstępnie, że II Śmigłowcowe Mistrzostwa Świata odbędą się w 1973 r. w W. Brytanii.

Dokładną relację z mistrzostw i posiedzenia CIG podamy w najbliższych numerach „Skrzydlatej".

SYLWETKA TYGODNIA



CZESŁAW ŚWIECIŃSKI

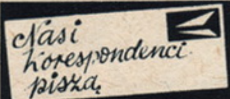
Niewiele klubów lotniczych w Polsce ma równie, jak Aeroklub Bielsko-Bialski, liczne grono działaczy oraz długoletnich, oddanych bez reszty skrzydlatym sprawom, pracowników. Jednym z nich jest kierownik grupy kontrolno-naprawczej osprzętu przy Aeroklubie Bielsko-Bialskim, instruktor pilot Czesław Świeciński.

Swoją lotniczą drogę rozpoczął w Oficerskiej Szkole Lotniczej, do której wstąpił ochotniczo w 1949 roku. Wkrótce po promocji został oddelegowany do Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu, skąd z początkiem 1953 r. przenosi się do Bialska-Białej.

Tutejszy, znany z dobrej roboty, klub z miejsca przypada do gustu młodemu, zapalonemu do latania, instruktorowi. Osiada więc na stałe w Bielsku-Białej, zakłada tu rodzinę. Przez wiele lat szkoli teraz młodych pilotów samolotowych. Wolny czas w zimie przeznacza na uzupełnienie wykształcenia ogólnego oraz zdobycie kwalifikacji w zakresie technicznej obsługi radiostacji pokładowych i osprzętu.

Względy zdrowotne skłaniają go do zmiany rodzaju zajęcia — przechodzi do personelu technicznego AB—B i tu również wyróżnia się pracowitością, sumiennością, zapałem. Nadal jednak często wraca na start jako instruktor społeczny.

Solidna praca, społeczne zaangażowanie Czesława Świecińskiego, znajdują oficjalne wyrazy uznania w postaci Brązowego i Srebrnego Krzyża Zasługi oraz innych odznaczeń, a także zjednuje mu sympatię i szacunek współtowarzyszy pracy, którzy wybrali go I sekretarzem POP PZPR przy Aeroklubie B-B.



KALISKIE „ESKADRY ZWYCIĘSTWA"

Do najlepszych kół lotniczych Aeroklubu Ostrowskiego należy Koło Lotnicze nr 31 w WSK w Kaliszu. Koło, złożone z młodych pracowników wytwórni, wyróżnia się szczególnie w podejmowaniu i realizowaniu czynów społecznych na rzecz Aeroklubu Ostrowskiego oraz propagandy lotnictwa w społeczeństwie, w tym wśród pracowników zakładów pracy, młodzieży szkolnej i mieszkańców Kalisza.

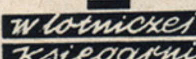
Dla zwiększenia operatywności członkowie koła podzielili się na dwie części, tworząc dwie „Eskadry Zwycięstwa", nazwane imieniem bohaterskich pilotów II wojny światowej, Aleksandra Maresjewa i Douglasa Badera.

Członkowie kaliskich „Eskadr Zwycięstwa" pomagają przy porządkowaniu obiektów, organizowaniu imprez i naprawie sprzętu Aeroklubu Ostrowskiego, organizują wycieczki młodzieży na lotnisko, w zakładzie pracy wywiesili specjalną gablotę, uaktualnianą na bieżąco wiadomościami lotniczymi itp.

W bieżącym roku, do końca września, członkowie eskadr przepracowali społecznie 400 godzin, o łącznej wartości 28 tys. zł. Do wyróżniających się w pracy społecznej należą: A. Paluszkiewicz, M. Surmanowicz, L. Barzęc, M. Szejner, L. Przybylski, I. Łaski i J. Derdoń.

Z okazji zbliżającego się VI Zjazdu PZPR kaliskie „Eskadry Zwycięstwa" podejmują nowe zobowiązania w myśl hasła „Liczą się tylko czyny".

Eugeniusz Baszczyński



Mgr inż. Bogusław Spunda, inż. Jan Sierpiński • WYPOSAŻENIE SAMOLOTÓW. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1971, str. 135, cena 10 zł (Książka z serii wydawniczej: „Szkolenie samolotowe").

Na wstępie warto przypomnieć, że kontynuacją cyklu „Biblioteki Aeroklubu PRL", w ramach którego ukazały się i ukazują serie wydawnicze „Szkolenie szybowcowe" i „Wyczynowe szkolenie szybowcowe", na półkach księgarskich pojawiają się ostatnio prace z serii „Szkolenie samolotowe". Opracowywane są one według obowiązującego programu szkolenia samolotowego. Seria ta obejmuje cały materiał teoretyczny, potrzebny pilotowi samolotowemu do uzyskania licencji turystycznej i licencji pilota samolotowego II klasy. Podręczniki z tej serii obejmują zagadnienia: aerodynamikę i mechanikę lotu, budowę silników i płatowców, osprzęt, użytkowanie samolotów, meteorologię, nawigację i radionawigację oraz zasady pilotażu.

Na treść pracy pt. „Wyposażenie samolotów" składają się wiadomości o: budowie, działaniu i użytkowaniu lotniczych przyrządów pokładowych, środkach łączności radiowej i urządzeniach radionawigacyjnych oraz opisy wyposażenia samolotów sportowych.

Liczne ilustracje, w tym rysunki obrazujące wyposażenie pierwszej i drugiej kabiny samolotu, podnoszą wartość użytkową tego przystępnie napisanego tomiku.

Inż. Stanisław Kostka, mgr Andrzej Rutkowski • RADIO. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1971, str. 132, cena 12 zł. (Książka z serii wydawniczej: — „Wyczynowe szkolenie szybowcowe").

Praca zawiera zasadnicze wiadomości z radiotechniki oraz łączności radiowej, niezbędne dla szybowników wykonujących szybowcowe loty wyczynowe. Ponadto autorzy podają wiadomości o rozprzestrzenianiu się fal radiowych, zasadach działania nadajnika, częściach radiowych, najczęściej spotykanych szybowcowych urządzeniach radiowych, jak również zasadach prawnych lotniczej łączności radiowej.

Polecamy. (t)

TECHNIKA LOTNICZA I ASTRONAUTYCZNA

„Jakie treści zawiera „Technika Lotnicza i Astronautyczna"? Jak zaprenumerować to pismo?" — pytają Jerzy Kolew z Wrocławia i Adam Marchwiński ze Szczecina.

Miesięcznik „Technika Lotnicza i Astronautyczna" zawiera artykuły na temat badań kosmosu, konstrukcji samolotów, szybowców i śmigłowców, budowy i eksploatacji lotnisk w Polsce i na świecie, eksploatacji samolotów komunikacyjnych, sanitarnych i rolniczych, ekonomii transportu lotniczego, polskiego przemysłu lotniczego, najnowszych osiągnięć techniki lotniczej i astronautycznej na świecie oraz wiele innych ciekawych publikacji z tego zakresu.

„Technikę Lotniczą i Astronautyczną" można kupić w kioskach „Ruchu" (cena jednego 40-stronicowego egzemplarza wynosi 12 zł) lub zaprenumerować w Zakładzie Kolportażu WCT NOT — Warszawa, ul. Mazowiecka 12, konto PKO nr 1-9-121697, tel. 26-80-16.

Członkowie stowarzyszeń naukowych NOT oraz nauczyciele i studenci korzystają z prenumeraty ulgowej (rabat 33 procent), pod warunkiem, że na odwrocie blankietu PKO podadzą numer legitymacji.

Podajemy też adres redakcji miesięcznika, przeznaczonego dla interesujących się lotnictwem i astronautyką: Warszawa, ul. Czackiego 3/5, tel. 27-70-09.

SZKOLENIE, NAUKA, PRACA

Bogdan Gorzędowski — Sitkówka, pow. Kielce, Dobromir Dziewulak — Warszawa, Henryk Balcerek — Będzin, Ryszard K. — Białystok, Andrzej Buchalik — Pyskowice, pow. Gliwice, Czesław Pietruszka — Gdańsk, Jan Adamczyk — Sudzina, pow. Kraków, Bogdan Stefanów — pow. Drawsko, Adam Plizga — Turobin, Jan Romanowski — Brzezówka, pow. Dąbrowa Tarn., Leszek Kotasa i Piotr Wawrzyniak — Łódź, Władysław Wiśniewski —



Słubice, Ryszard Kołodziejczyk — Mierzęcice, pow. Zawiercie, Marian P. — Ostoja, pow. Bełchatów, Andrzej Krucz, Kazimierz Malczewski — Wszedzień, pow. Mogilno, Czesław Misztal — Oborniki Śl., Mirosław Kapitan — Warszawa, Rajmund Rakoniewski — Kórnik. Odpowiadamy kolejno na pytania.

Nie ma w Polsce cywilnej szkoły pilotów zawodowych. Istnieją natomiast szkoły wojskowe pilotów: Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza w Dęblinie oraz Szkoła Chorążych Personelu Latającego Wojsk Lotniczych. Kandydaci do tych szkół wszelkie formalności związane z ewentualnym przyjęciem powinni załatwiać wyłącznie w Powiatowych (Miejskich, Dzielnicowych) Sztabach Wojskowych. Natomiast szkolenie sportowo-lotnicze, na szybowcach, samolotach i spadochronach, prowadzą aerokluby regionalne, znajdujące się we wszystkich miastach wojewódzkich (oprócz Koszalina) i w niektórych miastach powiatowych. Mamy nadzieję, że kandydaci na lotników nie będą mieć trudności w odnalezieniu adresów najbliższych aeroklubów.

W sprawie podjęcia pracy mechanika lotniczego, jak każdej innej pracy w lotnictwie cywilnym, należy zwrócić się bezpośrednio do ewentualnego pracodawcy, np. do jednej z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, Polskich Linii Lotniczych LOT, lotnictwa sanitarnego czy sportowego.

Wszelkie sprawy związane z rekrutacją poborowych do wojsk powietrzno - desantowych należy załatwiać wyłącznie we właściwych organach wojskowych przede wszystkim w miejscowych sztabach wojskowych. Ewentualne odwołania należy kierować do tych samych instancji wyższego szczebla.

Szkołą średnią kształcącą techników lotniczych są Lotnicze Zakłady Naukowe — Wrocław, Psie Pole, ul. Kielcowska 43/53. Studia lotnicze odbywać można na Politechnice Warszawskiej i WSI w Rzeszowie.

Na szkolenie samolotowe w aeroklubach regionalnych przyjmowani są wyłącznie młodzi piloci szybowcowi.

ADRESY

Franciszek Bagar — Gorzów Wlkp., Andrzej Cywicki — Wrocław, Jerzy Knetczenko — Ostrów Maz. Adresów prywatnych nie podajemy. Do Michała Scipio del Campo można pisać pod adresem Śląskiego Klubu Seniorów Lotnictwa — Katowice, lotnisko. Do Stefana Gąsiorowskiego i Wiesława Bączkowskiego można pisać pod adresem naszej redakcji. Listy prześlemy adresatom.

Czytając WYTYCZNE

REALNA WIZJA NOWOCZESNOŚCI

W dyskusjach o lotnictwie coraz częściej mówi się o awionice, czyli o elektronice lotniczej. Nic dziwnego: elektronika jest przecież nośnikiem postępu techniczno-ekonomicznego dla całej gospodarki narodowej, również dla lotnictwa.

W Wytycznych czytamy:

„Niezbędne jest kompleksowe opracowanie programu rozwoju elektroniki, uwzględniającego poglądy ekspertów w tej dziedzinie i doświadczenia światowe".

Właśnie częścią tego kompleksowego programu rozwoju elektroniki jest awionika. Mamy tu szczególnie szerokie pole do działania, choćby dlatego, że także tu brak było dotąd kompleksowego programu rozwoju awioniki. Każda dziedzina lotnictwa rozwiązywała indywidualnie swoje potrzeby. Osobno przemysł, osobno ośrodki naukowo-badawcze, komunikacja lotnicza, lotnictwo sportowe, gospodarcze i sanitarne. Jedni lepiej, drudzy gorzej.

W lotnictwie komunikacyjnym zamierzona modernizacja radio-nawigacyjna obejmuje większość naszych lotnisk. Usprawni to ich działalność i przyniesie znaczne, wymierne efekty ekonomiczne. Można oczekiwać, że coraz większy wkład będzie tu miała elektronika krajowa, która w ostatnim okresie osiągnęła szereg sukcesów w dziedzinie radiolokacji, telewizji przemysłowej oraz w technice komputerowej.

Zatrzymajmy się dłużej przy sprawach awioniki lotnictwa sportowego. Lotnictwo to, skupione w Aeroklubie PRL, ma od lat opracowany i konsekwentnie realizowany program rozwoju łączności radiowej, przede wszystkim w szybownictwie. Dzięki temu nasi szybownicy posiadają radiostacje RS-3 o poziomie europejskim. Są one coraz chętniej stosowane również przez pilotów samolotowych, np. akrobatów. Zgodnie z tym programem w 1974 roku pojawią się nowoczesne radiostacje RS-10, już na obwodach scalonych, spełniające wszelkie wymagania pilotów szybowcowych i samolotowych. Łatwe do przystosowania dla potrzeb lotnictwa sanitarnego i gospodarczego.

W roku bieżącym wchodzi też w nową fazę prób tzw. radioucho, pomocne przy szkoleniu skoczków spadochronowych, które w przyszłości może się przekształcić w bardzo potrzebny miniaturowy środek łączności jednokierunkowej: instruktor-uczeń, również dla innych dziedzin sportu lotniczego. To są poważne osiągnięcia.

Może jednak zaniepokoić brak wyobraźni dotyczący przewidywanego rozwoju szybowcowych przyrządów pokładowych, zwłaszcza specjalnych. Od pewnego czasu zaniedbano elektronizację podstawowych przyrządów pokładowych. Nie prowadzi się też prac w zakresie np. kominowskazów elektronicznych (a był przecież okres, w którym powstały polskie prototypy takich urządzeń oraz patenty). Zdziwienie budzi fakt niezainteresowania się szybowników zbudowanym już miniaturowym komputerem polskiej konstrukcji, przystosowanym do optymalizacji pięciu czy sześciu parametrów, np. decydujących o przebiegu lotu wyczynowego. Jeśli już zdecydowaliśmy się na rozwój superorchidei szybowcowych, to trzeba przewidzieć, że w niedalekiej przyszłości próg doskonałości aerodynamicznej uda się przekroczyć jedynie dzięki optymalizacji parametrów lotu, a to poprzez automatyczne sterowanie optymalne urządzeń supernośnych itp. Tę właśnie rolę będzie spełniał mały komputer pokładowy, nie mówiąc już o świadczonych przez niego ułatwieniach nawigacyjnych dla pilota.

Rzecz w tym, aby rewolucja naukowo-techniczna w szybownictwie znów nas nie zaskoczyła. Zwłaszcza, że tym razem my mamy szansę wyjścia z czymś nowym.

Trzeba jeszcze wspomnieć o radiomodelarstwie. Tutaj od lat nie tylko nie stworzono niczego co by wpłynęło na masowy rozwój tej dziedziny modelarstwa, łączącego najlepiej technikę lotniczą z elektroniką, ale nawet cofnięto się w porównaniu z osiągnięciami z połowy lat 60-tych. Otóż masowy rozwój radiomodelarstwa wśród młodzieży musi opierać się na seryjnym sprzęcie produkcji krajowej. A tej sprawy nikt do dziś nie załatwił. Import aparatur sterujących z zagranicy, do tego nie spełniających warunków technicznych polskich przepisów, nie rozwiązuje problemu. A poza tym: po co wydawać cenne dewizy na rzeczy, które potrafimy znacznie lepiej zrobić w kraju.

Powróćmy teraz do spraw dużej awioniki. Nasze instytuty naukowe mają w swym dorobku wiele oryginalnych opracowań, zwłaszcza z zakresu lotniczej aparatury pomiarowej, kontrolnej i badawczej. Opracowań często opatentowanych. Zbyt mało jednak było dotąd rozwiązań z dziedziny awioniki użytkowej, wprowadzonych do produkcji seryjnej z przeznaczeniem dla lotnictwa cywilnego.

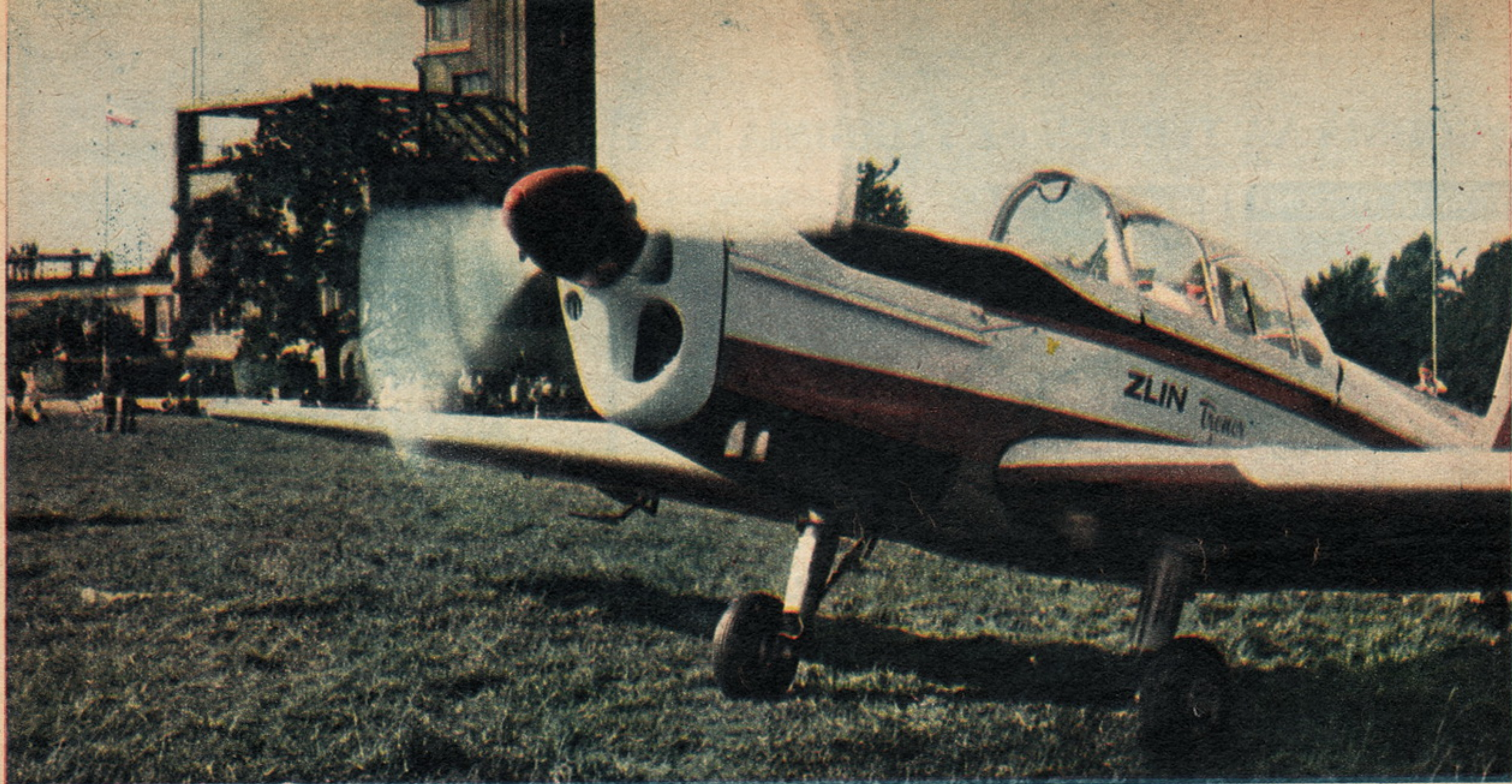
Nasza elektronika próbuje też wkroczyć w Kosmos, oczywiście na miarę swych możliwości. Od kilku lat trwają eksperymenty z łącznością satelitarną. Eksperymenty udane. Myśli się też nad zbudowaniem polskiego satelity telekomunikacyjnego. Na przełomie lat 1970—1971 przystąpiono w Polsce do prac w zakresie adaptacji naszej telewizji do działania w warunkach przekazu satelitarnego.

Łączy się z tym ściśle punkt Wytycznych, który mówi:

„W połowie lat siedemdziesiątych wejdzie na szerszą skalę w świecie do eksploatacji łączność satelitarna, która postawi nas wobec zwiększonych zadań propagandowo-informacyjnych".

A więc staramy się nadążać również za przewidywanymi szczytowymi osiągnięciami epoki rewolucji naukowo-technicznej w dziedzinie środków masowego przekazu informacji. Oczywiście, będzie to wymagało nie tylko rozwiązania szeregu problemów technicznych, lecz także uwzględnienia nowych potrzeb w zakresie nowoczesnych form dziennikarstwa radiowego i telewizyjnego. O czym też mówią Wytyczne.

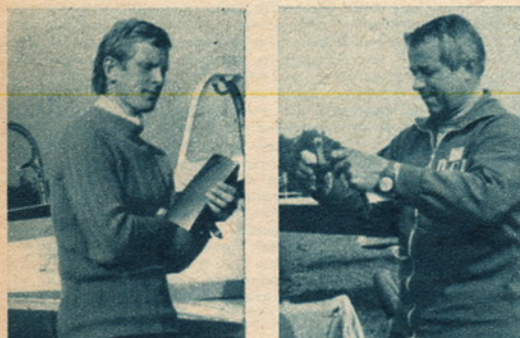
Już obecnie polski przemysł elektroniczny produkuje ok. 40 razy więcej niż przed wojną, ma kilkanaście nowoczesnych zakładów oraz wiele instytutów i ośrodków badawczych. Rozbudowa i unowocześnienie tego przemysłu w oparciu o osiągnięcia własne i licencje zagraniczne — trwa. Jest to dobrą zapowiedzią zbliżającej się rewolucji naukowo-technicznej również w polskiej awionice. (w)



VIII MISTRZOSTWA AKROBATÓW



Niewielka różnica wieku, a już należą do dwóch pokoleń akrobatów — Edmund Mikołajczyk (z lewej) i Jerzy Kuźma — obaj dobrze reklamują Aeroklub Gliwicki.



Wychowanek Aeroklubu Pomorskiego Krzysztof Kalinowski zajął siódme miejsce w rywalizacji krajowej.

Zwycięzca międzynarodowej konkurencji w Bielsku-Białej, pilot z NRD — Erwin Bläske „trenuje".

Młodość i uroda — a równocześnie wielki dorobek pilotek NRD, Margit Uhlig i Moniki Schosser w akrobacji samolotowej. Dziewczęta — bierzcie przykład!



NA szczytowej ścianie śródmiejskiej kamienicy ogromne, kolorowe emblematy lotnicze i napis: AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI — szkolenie — trening — wyczyn. Od siebie chętnie bym dopisał: i dobra propaganda lotnictwa. Bo oto rozciągnięte nad ulicami czerwone transparenty i barwne afisze na wystawach sklepów wołają: VIII MISTRZOSTWA POLSKI w AKROBACJI SAMOLOTOWEJ. Bo oto, kiedy ktoś nietutejszy wyjedzie z centrum w stronę Cieszyna, o drogę na lotnisko pytać nie musi — bezbłędnie zorientuje się po podążających tamże licznych grupach młodzieży szkolnej. Bo oto, sądząc po osobistym udziale w uroczystości otwarcia zawodów i wszechstronnej pomocy przy organizacji imprezy, poczynania aeroklubu cieszą się pełnym poparciem miejscowych, ba, także wojewódzkich, władz partyjnych i administracyjnych. A dzieje się to w czasie, kiedy bielskie władze mają na głowie wielkie problemy z racji rozbudowywanej tu Fabryki Samochodów Małolitrażowych, na którą patrzy niemal cały naród.

★

W przeddzień otwarcia mistrzostw zlatują się konkurenci z zagranicy. Trzej piloci czechosłowaccy na jednoosobowych „Zlinach-526 AF", trzej Francuzi na drewnianych, prawie amatorsko zbudowanych samolotach akrobacyjnych „CAP-20" i pięcioosobowa reprezentacja NRD na „Zlinach-526 A". Nazwiska pilotów znane z mistrzostw świata, z licznych zawodów międzynarodowych.

Najlepszych osiemnastu polskich akrobatów. Wielokrotny mistrz kraju **Stanisław Kasperek.** Dopiero co wrócił z Afryki i już na starcie. Czy talent i rutyna pokryją brak treningu? Błyskotliwy **Edmund Mikołajczyk.** Pracowity **Helmut Staś.** Uśmiechnięty, wierzący w dobrą formę, **Ryszard Kasperek.** I inni ze starej gwardii. Czy na swoim terenie zwyciężą w pojedynku z zagranicznymi pilotami? A jeszcze młodzi uczestnicy. Radość i nadzieja działaczy. Sto, dwieście, trzysta wylatanych godzin. Mało. Co pokażą? Przyjechaliśmy po naukę — mówią skromnie. A nuż się uda — myślą z nadzieją.

Po wielu chudych latach sprzęt mamy niezły, ale konkurenci mają jeszcze lepszy. Jak zniwelować tę przewagę techniczną — to główny temat dyskusji, które toczą się wieczorem.

★

Uroczystość otwarcia. Piękna oprawa. Cudzoziemcy są mile zaskoczeni. Dobra organizacja i gościnność widoczna jest na każdym kroku. Wszyscy czują się w Bielsku-Białej dobrze. Warunki do walki są znakomite. Właśnie — tylko walczyć.

Pierwsza konkurencja. Pogoda sprzyja. Piękna, złota polska jesień. Kolejkę startową rozpoczyna **Margit Uhlig** (NRD), po niej lecą **Stanisław Maksymowicz i Stanisław Kasperek.** Nasz mistrz kończy wiązankę dość nisko. Czy za nisko? Sędziowie są surowi. 600 punktów karnych. Ogromna strata. Możliwa do odrobienia?

Wiązanka obowiązkowa to legitymacja pracowitości. Każdy mógł ją wytrenować do doskonałości. Jeśli chciał i mógł. Walka trwa tylko przez osiem minut. Aż przez **o s i e m** minut. Tyle wynosi limit czasu na wykonanie wiązanki.

Fachowcy oceniają: poziom wysoki. Różnice w punktacji poszczególnych sędziów — niewielkie. Kolejni zawodnicy demonstrują swój kunszt pilotażu. Lądują. Jak było — niecierpliwie pytają kolegów, którzy bacznie obserwują każdy lot. Jak będą punktowali sędziowie?

Ogólne zaskoczenie. Ledwie co zakończyły się loty, a już **Aleksander Murawski** wypisuje wy-



Stały załącznik akrobatów do tablicy przyrządów — zestawienie figur w wiązance. W chwilach pełnych emocji pamięć może zawieść.



Po raz pierwszy od wielu lat na mistrzostwach w Bielsku-Białej spotkaliśmy przedstawicieli młodego pokolenia akrobatów. Najlepiej z nich spisał się reprezentant Aeroklubu Warszawskiego, Paweł Pawlak (pierwszy z prawej). Zdjęcia autora

niki na ogromnej tablicy. W I konkurencji sędziowie punktowali: 1. Erwin Bläske (NRD) — 4 142 pkt., 2. Helmut Staś (Krosno) — 4 079 pkt., 3. Robert Baudoin (Francja) — 4 069 pkt.

★

Nadal pogoda, o której marzą wczasowicze. Błękit, ciepło. Drugi dzień mistrzostw. Do obiadu w programie druga konkurencja — układy dowolne. Kierownik sportowy **Zdzisław Dudzik** narzuca ostre tempo. Po obiedzie rozpoczyna się trzecia konkurencja — układ obowiązkowy nieznany. Zawodnicy otrzymali ten układ już w Bielsku.

Układ dowolny to benefis wielkich mistrzów pilotażu i ich maszyn. Wiązanki są atrakcyjne, chociaż nowych figur nie oglądamy wiele. Piloci główny nacisk położyli na poprawność wykonania zaplanowanego układu. Niektórzy mają trudności w zachowaniu miejsca w strefie, bowiem program ich zakładał kręcenie „pod wiatr" — a tu cisza. Prawie wszystkie układy dowolne wypełniają figury z ujemnymi przeciążeniami. Te liczą się najwyżej.

Porównujemy poszczególne wiązanki. Przyznajemy rację sędziom — cudzoziemcy kręcą lepiej. Pocieszamy się, ale to już nie znajduje odbicia w punktacji — mają nieco lepsze samoloty. W gronie rodaków najlepsi **Stanisław Kasperek i Edmund Mikołajczyk.** Oto wyniki II konkurencji: 1. Erwin Bläske — 6 202 pkt., 2. Daniel Heligoin (Francja) — 6 065 pkt., 3. Jiri Kobrle (Czechosłowacja) — 5 982 pkt., 4. Stanisław Kasperek — (Świdnik) — 5 898 pkt.

Kolejne zaskoczenie dla zawodników zagranicznych. Polscy sędziowie (pod przewodnictwem **Jerzego Wikły**) są obiektywni. Nie takie, niestety, panują na ogół w tym sporcie zwyczaje. Nawet na mistrzostwach świata...

★

Trzeci dzień mistrzostw. Kończy się kolejka w trzeciej konkurencji. Wreszcie do głosu dochodzą nasi. Odpowiadają im trudne figury w nieznanej wiązance obowiązkowej. Tu trzeba wykazać się najwyższymi umiejętnościami w technice pilotażu. W obozie polskim radość, ponieważ następująco ukształtowała się czołówka III konkurencji: 1. Stanisław Kasperek (Świdnik) — 3 162 pkt., 2. Jiri Kobrle (Czechosłowacja) — 3 102 pkt., 3. Edmund Mikołajczyk (Gliwice) — 3 033 pkt. Ale najgroźniejsi rywale byli tylko odrobinę gorsi — w klasyfikacji ogólnej nie zajdą większe zmiany.

Trzy konkurencje zamknęły walkę w półfinale. Teraz liczba zawodników w finale została ograniczona do dwudziestu. Z Polaków najlepszy jest Mikołajczyk, drugi jest już Kasperek, a trzeci Staś.

Sprawozdawcy odnotowują z zadowoleniem — w gronie finalistów znaleźli się młodzi zawodnicy — **Krzysztof Kalinowski** z Torunia i **Paweł Pawlak** z Warszawy.

Nieznana wiązanka obowiązkowa to pierwsza konkurencja finału. Czy znów w tej próbie potrafimy wygrać? Niestety. Loty zagranicznych rywali muszą budzić respekt. To najwyższa klasa światowa. Ludzi i sprzętu. Podziwiamy Ryszarda Kasperka. Tak pięknie akcentowanych figur, idealnie zachowywanych kierunków przy wprowadzeniu i wyprowadzeniu z poszczególnych ewolucji, nie widzieliśmy dawno. Wysoka punktacja i awans na najlepsze miejsce wśród Polaków. Czyżby mistrzowski tytuł miał przypaść temu znakomitemu i tak zasłużonemu pilotowi? Bo jeden z najgroźniejszych pretendentów do tytułu, Mikołajczyk, zapomniał o beczce w pionie, pominął tę figurę i poniósł ogromne straty w punktacji...

★

Czwarty dzień mistrzostw. Na finiszu — wiązanka dowolna. I znów błyskotliwy pilotaż, efektowne figury. A przede wszystkim — nerwy. Różnice w punktacji minimalne. Sędziowie są czujni. Jeden nieopatrzny ruch drążkiem, spóźnienie w kopnięciu pedału i... klęska. Spokój, za wszelką cenę — spokój — powtarzają zawodnicy. Mój czechosłowacki kolega po piórze **Jan Sara** cieszy się — jego faworyt **Jiri Kobrle** poleciał pięknie, szczególnie akcentowane beczki w pionie sędziowie musieli punktować wysoko. Niestety, dwuosobowe „Zliny" w naszych barwach mniej przysparzają powodów do zadowolenia. Dopiero na końcu kolejki — znakomity układ. To **Helmut Staś.** Czyżby??? Komisja obliczeniowa jak zawsze jest sprawna. Wyniki V konkurencji: 1. Jiri Kobrle (Czechosłowacja) — 6 224 pkt., 2. Erwin Bläske (NRD) — 6 185 pkt., 3. Daniel Heligoin (Francja) — 5 972 pkt., 4. Helmut Staś (Krosno) — 5 960 pkt.

Sumujemy poszczególne konkurencje. Gratulacje dla nowego mistrza Polski **Helmuta Stasia** i zwycięzcy zawodów — **Erwina Bläske** (NRD).

Na zakończenie imprezy miłe, przemiłe akcenty. Spotkanie z władzami miasta i powiatu, wizyta w opiekuńczych zakładach pracy, oficjalne zakończenie z sympatyczną oprawą i wieczór towarzyski.

JERZY POMIANOWSKI

MISTRZ Z CHARAKTEREM



MISTRZOWSKI tytuł i miano najlepszego akrobaty samolotowego w Polsce nie przyszły mu łatwo. A to nie tylko ze względu na dość liczne grono utalentowanych, ambitnych i bojowych rywali w tegorocznej walce o miejsce na najwyższym podium. Tak się bowiem zawsze układało w życiu HELMUTA STASIA — triumfatora VIII Mistrzostw Polski w Akrobacji Samolotowej, iż do wszystkich swoich zawodowych i sportowych zdobyczy musiał się dobijać solidną, systematyczną i nieprzerwaną przez lata, po prostu mrówczą pracą. Los nigdy nie dał mu niczego za darmo, ani na kredyt. Gorzej! Czasem trudności piętrzyły się w sposób niemal fatalistyczny i rozsądek nader często podsuwał pytanie — „czy warto"...

Oto, na przykład, problem przygotowań do tegorocznych mistrzostw kraju. W lipcu Helmut Staś wrócił z Orla, gdzie na międzynarodowych zawodach zajął wysokie, szóste miejsce. Można było się spodziewać, że teraz szczęście się do niego uśmiechnie. Ale skądże! Zapewnienie mu samolotu do treningu w Słupsku, gdzie pracuje w zespole lotnictwa sanitarnego, okazało się sprawą niemożliwą do załatwienia. Ktoś inny poczułby się, być może, w takiej sytuacji dotknięty, zawiedziony. A Helmut Staś rozpoczął — w wolnym od dyżurów czasie — podróże po Polsce. Szukał „Zlina" w gościnnym Lesznie i Toruniu, ba, jeździł nawet do macierzystego Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, byleby tylko móc polatać i „pokręcić". Nieraz zdarzało się w tym czasie, że władze klubu, do którego akurat przyjechał na trening, chciałyby mu udostępnić samolot, ale... ten właśnie na skutek niesprawności technicznych (a „Zlinom" zdarza się to często) nie był zdatny do lotów. Tak więc przez dwa miesiące Helmut Staś tracił na dojazdy i czas, i pieniądze, i nerwy.

W rezultacie tak prowadzonych przygotowań do startu w mistrzostwach Polski zjawił się Helmut Staś w Bielsku-Białej, nie mając aktualnego potwierdzenia swojej formy pilotażowej i odporności na przeciążenia. Bez kompleksów jednak, a z właściwą sobie zaciętością i rozwagą przystąpił do sportowej walki.

Przed ostatnią konkurencją sytuacja w punktacji wyglądała w ten sposób, iż miał szanse na tytuł i... mógł nie zdobyć żadnego z medali. Bywał już w takich sytuacjach i nigdy nie miał powodzenia. Teraz jednak doskonale opanował nerwy, choć na swój start musiał czekać niemal do końca kolejki i dowolny układ wykonał bezbłędnie. W układzie tym pokazał też, iż nieobce są mu arkana taktyki zawodniczej. Wyeliminował bowiem z programu ślizgi na ogon, gdyż w czasie konkurencji półfinałowej w podobnej figurze podarł płótno na sterze kierunkowym, a na ostatnie miejsce, mając jeszcze wolne cztery punkty, wstawił najzwyczajniejszy (tak!), wiraż.

Pracowitość, wytrwałość są najbardziej charakterystycznymi cechami nowego mistrza Polski w akrobacji samolotowej i to od samego początku jego lotniczej kariery w roku 1955, u instr. instr. Karola Gawory i Telesfora Szulca. W akrobacji jest samoukiem — przez wiele lat w wolnych chwilach od obowiązków instruktorskich ćwiczył i trenował poszczególne figury, próbował kompletować je w wiązanki. Ale kiedy nawet umiał już wiele, długo musiał czekać na zakwalifikowanie do drużyny narodowej na mistrzostwa świata.

Jest skromny, tak skromny, że prawie... nie dzisiejszy. Nie pali, nie pije alkoholu. O swoich najtrudniejszych lotach sanitarnych mówi zwyczajnie — robię wszystko, aby chorego spokojnie i cało dowieźć do celu... Marzy o tym, aby móc wiele trenować i to na dobrym samolocie, za jaki uważa między innymi „Jungmeistra", na którym latał w Anglii. Chciałby też swoje umiejętności przekazywać młodym akrobatom!

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO





STANISŁAW KWIEK

Szef techniczny Aeroklubu Mieleckiego. Długoletni pracownik kadry technicznej lotnictwa sportowego; był m. in. mechanikiem lotniczym w Cywilnej Szkole Pilotów i Mechaników w Ligocie Dolnej (1947–1949), tamże w szkole szybowcowej (1952–1954). Od 1954 r. pracuje nieprzerwanie do dziś w Aeroklubie Mieleckim.



BOLESŁAW DUŻNIAK

Zawiadowca lotniska w Piastowie koło Radomia. Pilot szybowcowy i samolotowy. Długoletni działacz i członek władz Aeroklubu Radomskiego (od 1956 r.) w którym pełnił funkcje wiceprezesa (1956–1957) i skarbnika (1957–1971). Wykładowca na kursach teoretycznych.



RUDOLF MARCAK

Starszy rzeczoznawca IKCSP w Jeżowie Sudeckim k. Jeleniej Góry. Pilot-instruktor, wieloletni działacz Aeroklubu Śląskiego w Katowicach (1933–1939 i 1946–1951); od 1952 r. aktywny działacz i członek władz Aeroklubu Jeleniogórskiego, którego był współorganizatorem.



BRONISŁAW BURAKIEWICZ

Pilot-instruktor w Aeroklubie Jeleniogórskim. Zawodowo pracuje w lotnictwie sportowym od 1948 r.; był m. in. instr. szyb. w szkołach szybowcowych w Aleksandrowie, Nowym Młynie, Goleszowie, Lęborku oraz w aeroklubach: Podkarpackim w Krośnie i Rzeszowskim. Od 1960 r. pracuje zawodowo i społecznie w Aeroklubie Jeleniogórskim.



Ekipa polska na zawody o „Puchar Kladeńskich Dolin" na lotnisku aeroklubu Praha-Letnany.

OPOLANIE W CZECHOSŁOWACJI

DIONIZY BIELAŃSKI — Korespondencja własna

„POHAR Kladenskych Dolu", pod taką nazwą u naszych południowych sąsiadów odbyły się w dniach 13–15 sierpnia br. międzynarodowe zawody w nawigacji lotniczej. Zawody te cieszą się dużą popularnością. Organizatorem, a zarazem gospodarzem zawodów jest Aeroklub Kladeński, z którym Aeroklub Opolski nawiązał przyjacielską współpracę. Nasi przyjaciele przysłali zaproszenie dla 3 opolskich załóg. W skład opolskiej ekipy weszli: **Jerzy Przystajko, Włodzimierz Peleszczuk, Bronisław Janus, Konrad Kosecki, Wiktor Wiśniewski i wyżej podpisany.**

Jako nawigator wyprawy miałem sporo obaw, czy uporam się z licznymi formalnościami związanymi z przelotem przez granicę. Z tarapatów wyratował mnie telefon z Pragi. Dzwonił przewidujący **Milos Fiala**, który podał mi wszystkie dane i zaproponował spotkanie nad radiolatarnią Roudnice następnego dnia o godz. 10.30.

Po odprawie celno-paszportowej wystartowałem pierwszy na „Gawronie". Za pół godziny miał wystartować Jak-18. O godzinie 9.45 pas graniczny pozostał za nami. W chwilę później — pod nami miasto i z lewej strony zabytkowy zamek: to Frydlant. O godzinie 10.25 w wyznaczonym miejscu spotkaliśmy niebieską „Moravę". Pokiwała skrzydłami, zatoczyła łuk i wyszła na prowadzenie. W słuchawkach usłyszeliśmy słowa powitania. Punktualnie o 10.30 nad Roudnicami dołączył do nas Jak-18. Dalej polecieliśmy szykiem: „Morava", „Gawron", Jak-18. Wkrótce lądowaliśmy na pasie startowym międzynarodowego portu lotniczego Praha-Ruzyne. Odprawę celno-paszportową oraz formalności związane z przelotem i odlotem załatwiono błyskawicznie.

Byliśmy oczarowani portem lotniczym. Jeszcze mały skok i znaleźliśmy się na lotnisku aeroklubowym w Dobrej k. Kladna, gdzie spotkało nas serdeczne powitanie i uśmiechnięte, znajome twarze.

Tego dnia, po spożyciu obiadu (knedliki z piwem), gospodarze zaplanowali nam moc latania na czeskich samolotach. Na „Moravie" zapoznaliśmy się z rejonem lotów i zabytkami miejscowości Zlonice, Rakownik, Karlstejn, Beroun. Każdy z nas latał na „Metaku" i kręcił akrobację na Zlinie-42. Akrobacja szczególnie się nam przydała, bowiem wielu z nas dawno nie kręciło beczek. Pokaz dobrej akrobacji dał nam prezes Aeroklubu Kladno, p. **Szmit.** W ostatnich dniach naszego pobytu zwiedziliśmy Aeroklub Toužim, gdzie serdecznie przyjął nas i zafundował wycieczkę do Karlowych Varów kierownik aeroklubu, **Miroslav Stanek.** Tam też zapoznaliśmy się z oryginalną i niezwykle prostą konstrukcją wózka szybowcowego.

Byliśmy ponadto w Aeroklubie Praha — Letnany, zwiedzaliśmy starą Pragę i Muzeum Lotnictwa, które otwarto specjalnie dla nas. Wszędzie spotykaliśmy się z serdecznością i przyjaźnią. W czasie rozmów wielu czeskich i słowackich pilotów wyrażało pragnienie nawiązania kontaktów z polskimi pilotami.

Teraz o samych zawodach. Pierwszą konkurencją był zlot zawodników na punktualność na trasie Zlonice — lotnisko oraz próba lądowania, która była dość trudna ze względu na lądowanie ze stokiem i bocznym wiatrem. Konkurencję ukończyło 34 zawodników.

Drugą i trzecią konkurencję rozegrano w jednym dniu. Były one bardzo trudne i długie jak dla „Gawrona", bowiem czas lotu każdej wynosił ponad dwie i pół godziny. Zadanie lotu oraz część trasy po krzywce wręczano załogom na 1 minutę przed startem. Należało wykonać lot po nakazanym odcinku i odnaleźć wyłożoną literę. Po odnalezieniu litery należało otworzyć odpowiednio oznaczoną kopertę, w której wyznaczona była dalsza część trasy do następnej litery. I tak dalej, aż do mety. Na poszczególnych odcinkach trasy były dodatkowe zadania, jak np. znalezienie w promieniu 5 km zamku i wykonanie jego szkicu lub odnalezienie w oznaczonym rejonie znaków itp. W ostatniej z wielu kopert podany był czas lotu. Całą trasę należało przelecieć bardzo dokładnie, bowiem na trasie rozstawione były utajone „bramki" szerokości 500 m, za ominięcie których zdobywało się punkty karne. Te trudne konkurencje ułożył trener kadry, **Zdenek Behounek.**



Zlin-42, na którym opolscy piloci podczas pobytu w Czechosłowacji mieli okazję latać i kręcić akrobację.

Według opinii zawodników, kladeńską imprezę uważa się za najtrudniejszą próbę nawigacyjną w Czechosłowacji. Załogi opolskie uplasowały się w środku tabeli. Zawody po raz trzeci wygrała załoga **Milos Fiala — Radislav Ježek.** Puchar kladeńskich dolin z rąk pilotów austriackich powędrował na stałe do Kladna. Myśmy tam byli i wino z niego pili.

Samoloty uczestników kladeńskich zawodów na lotnisku w Dobrej.

Zdjęcia: Włodzimierz Poleszczuk



CZŁOWIEK NIE JEST SAMOTNY WE WSZECHŚWIECIE ?

NIEODKRYCIE dotąd istot rozumnych we Wszechświecie może jedynie świadczyć o trudnościach poszukiwań. Dla biologii, filozofii, a przede wszystkim zdrowego rozsądku — byłoby niepojęte, aby spośród niezliczonych planet wyłącznie na Ziemi powstały istoty rozumne.

Różne cywilizacje we Wszechświecie muszą rozwijać się według jakichś ogólnych praw kierujących tym procesem — podobnie do ewolucji życia na jednej planecie. Tych praw nie znamy, z braku kryteriów porównawczych. Wszystkie nasze spostrzeżenia o istotach myślących dotyczą gatunku Homo sapiens — nas samych.

Na Ziemi — tylko jeden gatunek istot rozumnych wyodrębnił się ze świata zwierzęcego. Można zapytać dlaczego właśnie człowiek? Czemu żadna inna gałąź rodowodu życia nie zaowocowała rozumem? Przecież i nasze własne drzewo genealogiczne obfitowało na różnych piętrach w odrośla skądinąd i zdrowe i silne. Niektóre już należały do rodzaju Homo (np. człowiek neandertalski).

Droga wiodąca do samowiedzy myślącej materii nie jest ani prosta ani łatwa: wymaga przypadkowego skojarzenia mnóstwa czynników. Bardzo prawdopodobne, że gdyby nie epoka lodowcowa, znajdowalibyśmy się teraz na praludzkim szczeblu skromnych użytkowników naturalnego ognia — od pioruna lub wybuchu wulkanu. Może osiągnęlibyśmy nasz obecny poziom za milion lat, a może nigdy. Np. kandydatami do rangi władzy kuli ziemskiej były niewątpliwie delfiny. Nie wiemy dokładnie, jaki splot okoliczności nam zapewnił a im udaremnił zwycięstwo w maratonie przyrody. Wydaje się, że jest to szansa niepowtarzalna, jeden jedyny raz w dziejach planety.

Dlaczego kilka odrębnych gatunków istot rozumnych nie może się rozwinąć „na wspólnym gospodarstwie"? W najwcześniejszych fazach rozwoju kultury materialnej społeczność inteligentniejsza weźmie górę nad pozostałymi; będzie je spychała, ograniczała, aż je pośrednio lub bezpośrednio wytępi. Jest to naturalne prawo lepiej przystosowanego. Np. wprowadzony ongiś przez pierwotne plemiona do Australii pies dingo — na terenach gdzie się zadomowił wyrugował istniejące tam drapieżniki workowate, jako grupę ewolucyjnie niższą od ssaków łożyskowych.

Tego stanu rzeczy nie likwiduje przekroczenie bariery między światem instynktu, a światem rozumu. Musimy przyznać z rumieńcem wstydu (jako obywatele planety), że na szczeblu tak entuzjastycznie zachwalanej przez nas cywilizacji — brutalne przejawy rasizmu w obrębie przecież tego samego gatunku nie są czymś zupełnie odosobnionym.

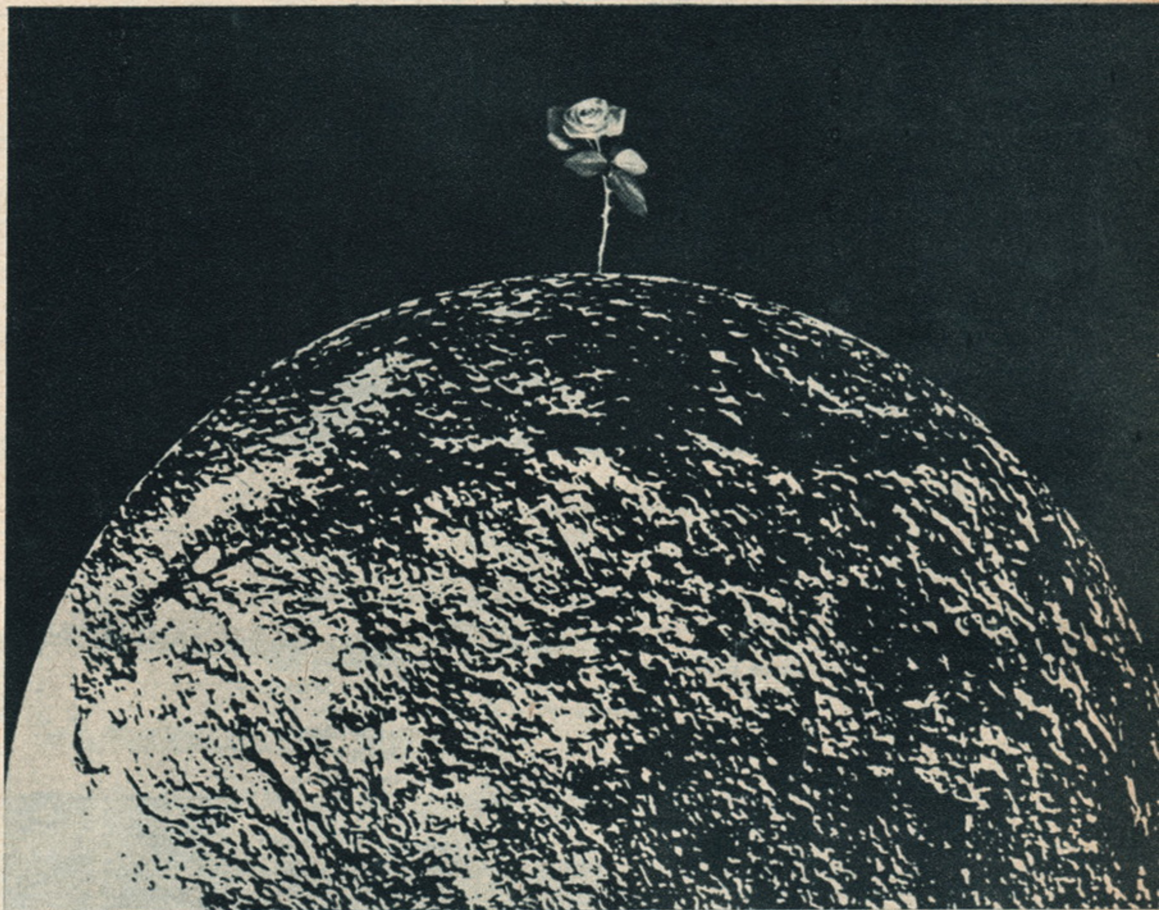
W warunkach moralnie ustabilizowanego ogólnoplanetarnego społeczeństwa — wytworzenie się odrębnego inteligentnego gatunku jest nadal niemożliwe, choć z przyczyn zgoła odmiennych. Kardynalną cechą cywilizacji jest niszczenie dzikiej przyrody. Przekreśla to szansę powolnego przekształcania się u jakichś zwierząt instynktownego reagowania na bodźce zewnętrzne w proces logicznego myślenia. Aby im to umożliwić — musielibyśmy działalności takiego obiecującego gatunku poświęcić ścisły rezerwat obejmujący przynajmniej kontynent (lub ocean) na przeciąg milionów lat.

Jest to nierealne, zważywszy że istotom rozumnym, budującym progresywnie coraz śmielszą cywilizację — w pewnym sensie nie starczy cała powierzchnia macierzystej planety. Wznoszą oni wieżowce wysokie jak góry, tworzą pływające miasta, zasiedlają głębiny mórz i kute w skałach supernowoczesne jaskinie; względnie odwrotnie: ze swego przyrodzonego środowiska podwodnego, podziemnego lub napowietrznego — wkraczają na ląd w warunki dla siebie obce. Wreszcie wydostają się poza ojczysty glob, montują w przestrzeni hermetyczne, wielopoziomowe wyspy-miasta, a równocześnie podejmują dalekie wyprawy eksploracyjne w poszukiwaniu nowych terenów osiedleńczych na odkrywanych ciałach kosmicznych.

Planety mogące zrodzić życie, różnią się klimatem w szerokim zakresie, którego obwałowań nie znamy. Dlatego każda biosfera, startując z odmiennych stanów wyjściowych — od samego początku realizuje swój własny, jedyny, niepowtarzalny model... Chyba nie może być sztywną regułą powstawanie życia w wodzie, przy obecności beztlenowej atmosfery, i wprowadzanie do niej tlenu — jak to się ongiś działo na Ziemi. Niektóre nasze zwierzęta wtórnie wybrały wodny żywioł: od lądowych przodków pochodzą delfiny, wieloryby i w ogóle wszystkie ssaki obecnie żyjące w morzach bądź wielkich rzekach. Równie dobrze gdzieś mogą powstawać pierwsze organizmy na lądzie w atmosferze tlenowej i przekształcać ją w beztlenową dla ewolucyjnie wyższych form życia — np. oddychających azotem, a wydychających cyjan i amoniak. Niewykluczone, że podany tu przykład urzeczywistnił się na Jowiszu lub którejś z pozostałych planet-olbrzymów pod warunkiem, że panują tam wystarczająco niskie temperatury, gdyż powyższe reakcje odnoszą się do białek zanurzonych w ciekłym amoniaku jako płynie ustrojowym.

Życie ukształtowane z przeróżnych form wyjściowych (nieraz zapewne zgoła niewiarygodnych dla naszych wyobrażeń) musi odznaczać się pod każdym względem niesamowitą różnorodnością. Oczywiście istoty rozumne nie są wyłączone z tego bogactwa i twórczych pomysłowości Natury. Dlatego przypuszczalnie mogą być wzajemnie do siebie niepodobne pod każdym względem — pokroju, fizjologii, psychiki.

Zbyt wcześnie jest na poważne dyskutowanie wyglądu kosmicznych braci człowieka, którzy prosperują gdzieś w sąsiedztwie niektórych mrugających do nas gwiazd i może w noce podobne ziemskim, patrząc w nikłą gwiazdkę nazwaną przez ludzi Słońcem — tak samo zasmuceni kosmiczną samotnością marzą o nieodkrytych twórcach innych cywilizacji. Przeczuwając ogrom możliwości, jakimi dysponuje przyroda Wszechświata w nieobjętych otchłaniach czasu i przestrzeni — mamy podstawę ufać, że całe przedziwne muzeum kosmicznych stworów, powołane w tysiącach utworów fantastyczno-naukowych, gdzieś rzeczywiście istnieje, niekoniecznie w naszej Galaktyce, a także — iż jest ono zaledwie submikroskopijnym okruchem panteonu kształtów i treści życia, jakich żaden z Ziemian się nie domyślił.

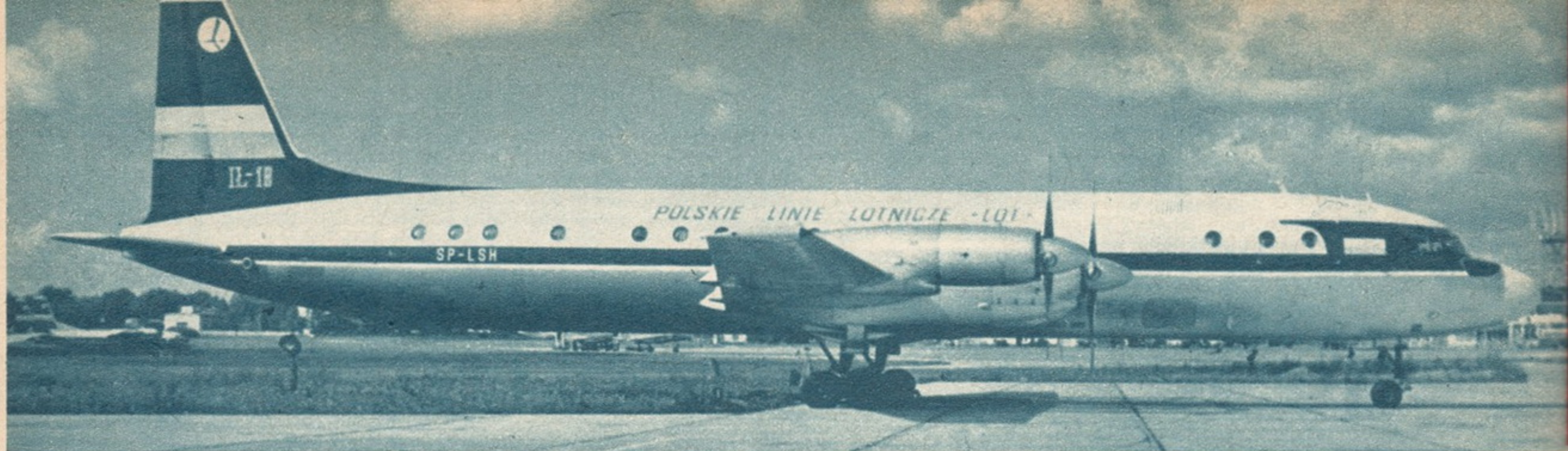


Zmysły, którymi my się posługujemy, nie mogą być jedynymi wytworzonymi przez Naturę narzędziami poznania świata. Nawet w przyrodzie Ziemi zachodzą pod tym względem znaczne oscylacje. Pszczoły widzą również w bliskim nadfiolecie; nietoperze słyszą ultradźwięki tak znakomicie, że posługują się nimi w charakterze radaru; grzechotnik odczuwa zmianę temperatury rzędu jednej tysięcznej stopnia.

My, ludzie, jesteśmy wzrokowcami. Widzimy znacznie lepiej niż większość zwierząt. Nie ma jednak reguły bez wyjątków: sokół potrafi wyśledzić polną mysz słabo odcinającą się od tła — z wysokości kilkuset metrów. A gdzież nam konkurować z węchem wyżła, który z olbrzymiej mieszaniny zapachów pola wyodrębni woń kuropatwy!

Nie wiemy, co znaczy odbierać obraz światła w nadfiolecie, w podczerwieni, w falach radiowych — i może jeszcze w wielu innych parametrach, których użyteczności do tej roli nie podejrzewamy; względnie — których istnienia dotąd nie odkryliśmy. I nie miałoby sensu zapytywać, jaki obraz świata jest ciekawszy: nasz czy ich oraz doznania jakich zmysłów są bogatsze: naszych czy ich?

ANDRZEJ TREPKA



TURBINOWY SILNIK ŚMIGŁOWY

TURBINOWY silnik śmigłowy (inaczej – turbośmigłowy) jest obecnie szeroko stosowany w lotnictwie transportowym i komunikacyjnym oraz w małych samolotach dowozowych. A to ze względu na swoją sprawność i ekonomiczność.

Na rysunku obok przedstawiamy konstrukcję turbinowego silnika śmigłowego wraz z jego instalacją sterującą i paliwową oraz wnętrze kabiny pilotów.

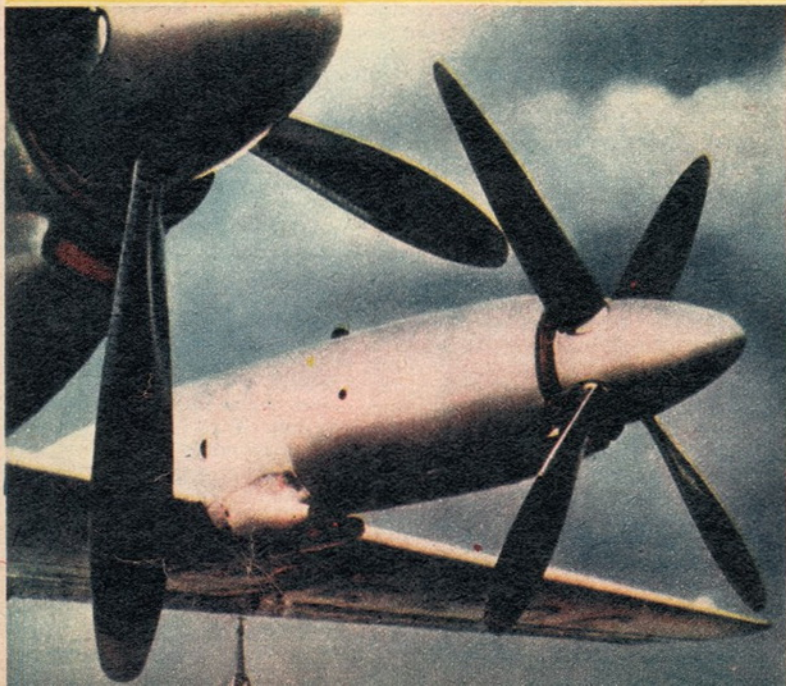
OZNACZENIA

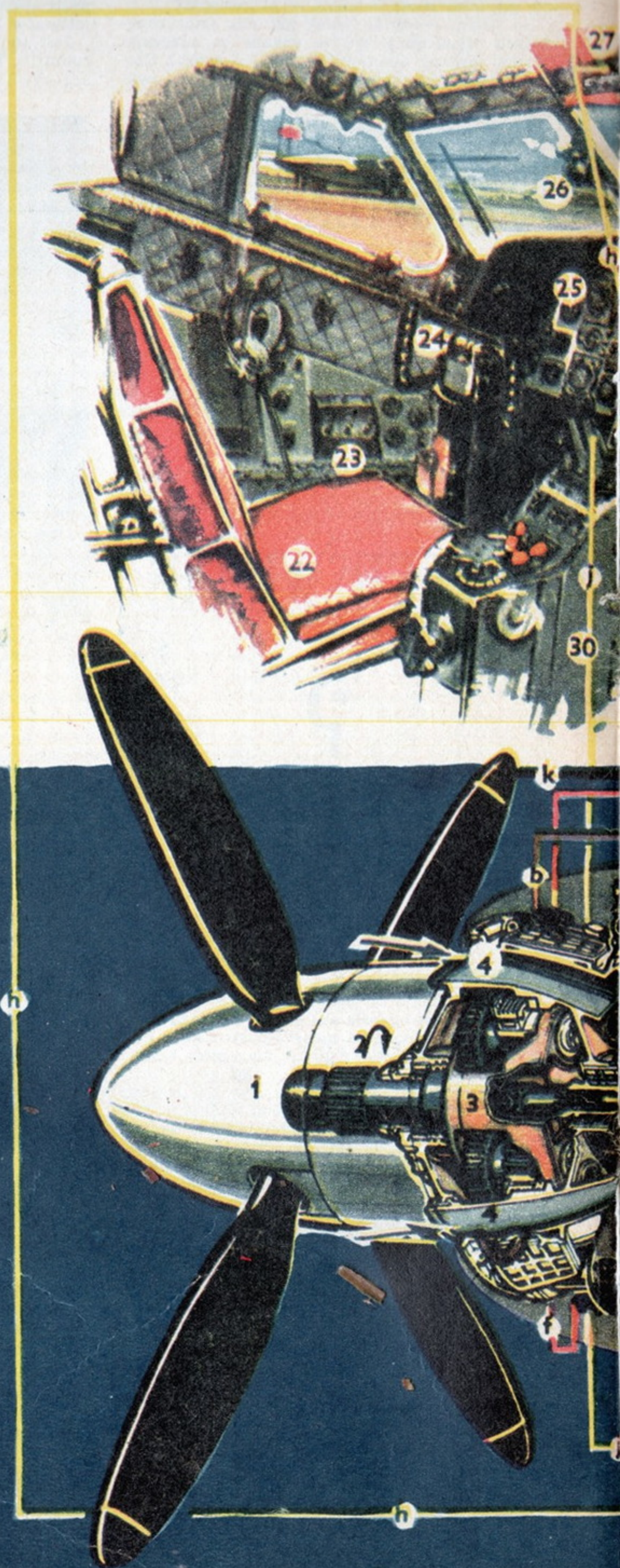
1 – zespół śmigłowy, 2 – wał śmigła, 3 – przekładnia obiegowa, 4 – wlot powietrza do sprężarki, 5 – rozrusznik i prądnica, 6 – pierwszy stopień sprężarki, 7 – drugi stopień sprężarki, 8 – łożysko główne sprężarki, 9 – przewody elektryczne, 10 – dysza wtrysku paliwa, 11 – komora spalania, 12 – osłona silnika, 13 – wał łączący turbinę ze sprężarką, 14 – turbina (trzystopniowa), 15 – dysza wylotowa, 16 – stożek, 17 – pompa olejowa, 18 – regulator paliwa i pompy, 19 – dopływ paliwa ze zbiorników, 20 – doprowadzenie paliwa do dysz wtryskowych, 21 – przewody odprowadzające prąd elektryczny do sieci pokładowej, 22 – fotel pierwszego pilota, 23 – obsługa radiostacji, 24 – sterownica ręczna (wolant), 25 – tablica przyrządów, 26 – busola, 27 – przełączniki instalacji elektrycznej, 28 – światła kontrolne, 29 – ekran radiolokatora pokładowego, 30 – zespół dźwigni sterowniczych, 31 – zbiorniki paliwowe.

a – temperatura wejściowa oleju, b – temperatura wyjściowa oleju, c – ciśnienie paliwa, d – temperatura gazów przed turbiną, e – temperatura gazów za turbiną, f – prędkość obrotowa turbiny gazowej, g – napięcie sieci elektrycznej, h – wyłącznik regulatora, j – regulacja wtrysku paliwa, k – przestawianie łopat śmigła, l – wyłącznik rozrusznika.

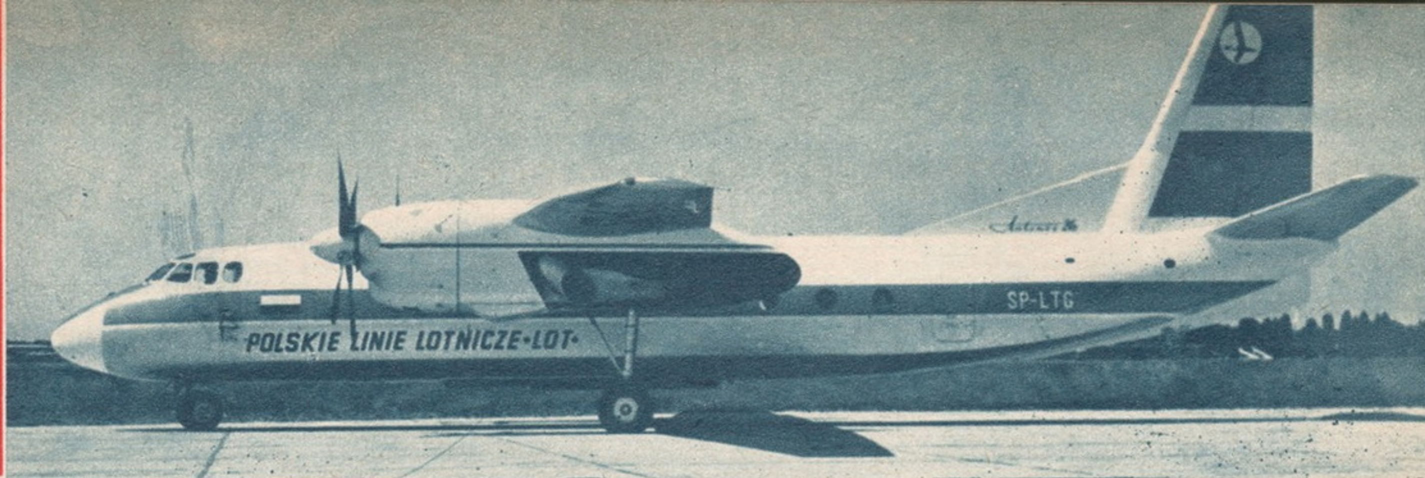
W Polsce są użytkowane samoloty komunikacyjne z turbinowymi silnikami śmigłowymi: An-24 i Il-18.

Silniki samolotu Il-18.



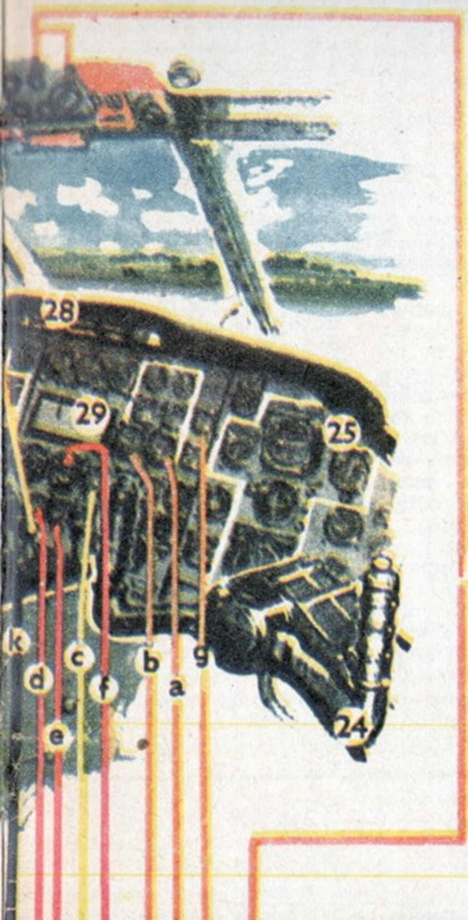


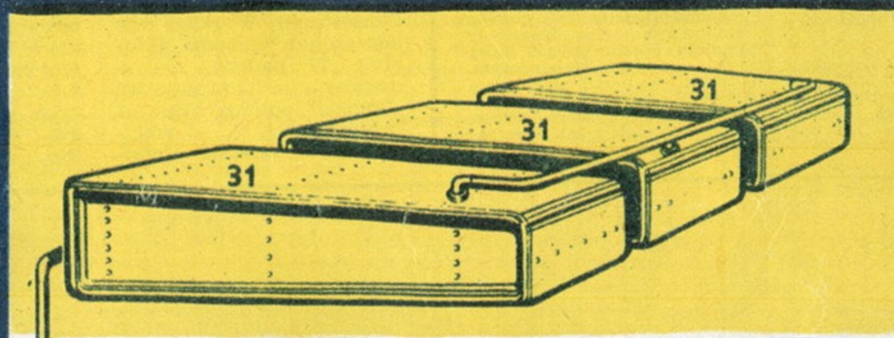
Komunikacyjne samoloty turbośmigłowe w barwach PLL „LOT". Z lewej: Samolot Il-18. Z prawej: Samolot An-24.
Zdjęcia: M. Kobrzyński

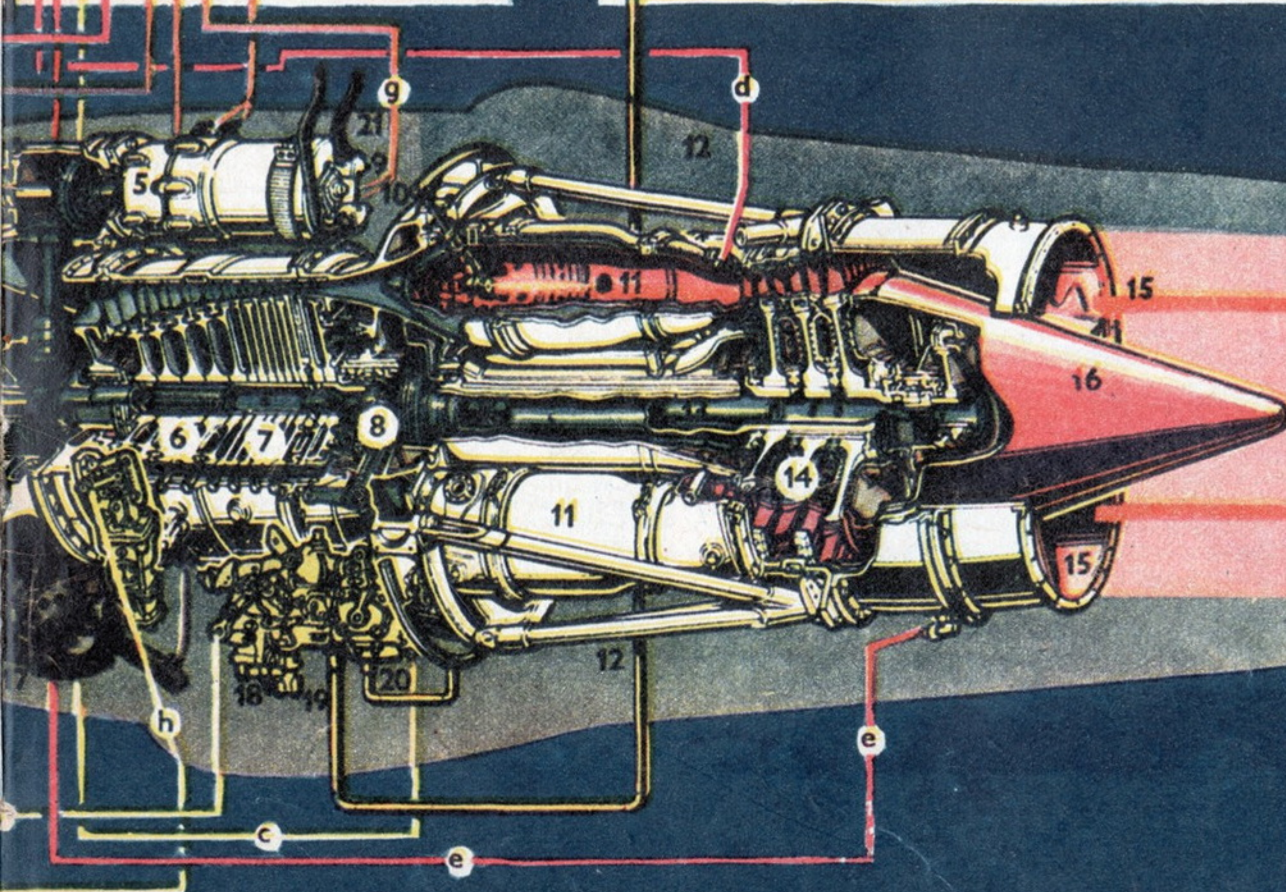


POZNAJEMY TECHNIKĘ LOTNICZĄ

Na rysunkach: Z lewej — widok kabiny pilotów. Poniżej — zbiorniki paliwa. U dołu — turbinowy silnik śmigłowy w przekroju perspektywicznym.







TRANSPORT I KOMUNIKACJA

● W czasie swego pierwszego transatlantyckiego lotu samolot „Concorde" przeleciał ogółem trasę długości 40 tys. km. Prototyp znajdował się około 33 godzin w powietrzu, z tego ok. 13,5 godz. leciał z prędkością naddźwiękową, a ponad 9 godz. z prędkością równą M=2. Obecnie samolot poddawany jest próbom na ziemi oraz pewnym przeróbkom i modyfikacjom urządzeń pokładowych.

● Wraz z wejściem w życie zimowego rozkładu lotów, tj. od 1 listopada, najprawdopodobniej zostanie otwarta linia lotnicza Belgrad — Tirana. W kołach dziennikarskich Belgradu utrzymuje się, jakoby Chiny wyraziły zamiar otwarcia linii lotniczej — Pekin — Bukareszt — Tirana. Trasa prowadziłaby m. in. nad Pakistanem, Iranem i Turcją. Samoloty z Bukaresztu do Tirany przelatywałyby nad terytorium Jugosławii.

● TASS podała, że ZSRR zawarł porozumienie z Francją w sprawie sprzedaży dwóch samolotów Jak-40. Samoloty te zostaną przekazane francuskiej firmie „Ricom" w przyszłym roku. Samoloty Jak-40 zostały również zakupione przez towarzystwa zachodnioniemieckie, włoskie, jugosłowiańskie, czechosłowackie i afganistańskie. Aktualnie prowadzone są zaawansowane negocjacje w sprawie dostaw samolotów Jak-40 do Kanady.

● Na lotnisku Wilson w Australii nastąpiła potężna eksplozja zbiorników paliwa, w wyniku czego sześć samolotów oraz hangar uległy całkowitemu zniszczeniu.

● Dookoła lotniska międzynarodowego we Frankfurcie nad Menem (NRF) wzniesiono ścianę długości 3 km i wysokości 15 m. Ściana ta, jak się okazuje, zmniejsza o 55 procent nieznośny hałas samolotów odrzutowych.

● Samoloty Tu-154 zostały włączone do tegorocznego programu eksportowego radzieckiego „Awiaeksportu". Wkrótce maszyny tego typu będą demonstrowane w NRF, a następnie mają się odbyć rozmowy w sprawie ewentualnej ich sprzedaży towarzystwom lotniczym NRF.

● Radziecki Czerwony Krzyż wysłał z Moskwy samolotem do Delhi dla ofiar powodzi w stanie Bihar żywność, odzież i lekarstwa.

● 16 września w godzinach rannych rozbił się w pobliżu Kijowa samolot węgierskich linii lotniczych MALEV. Na pokładzie znajdowało się 41 pasażerów oraz 8 członków załogi. Wszyscy ponieśli śmierć.

● Zachodnioniemiecka „Lufthansa", bez porozumienia z innymi zachodnimi liniami, podała do wiadomości, że z dniem 1 stycznia 1972 r. obniży ceny biletów za loty nad Atlantykiem. Wywołało to niezadowolenie innych towarzystw. Zniżkę wprowadzono w związku z konkurencją towarzystw czarterowych.

● Jeszcze w roku bieżącym otrzymają węgierskie linie MALEV dwa odrzutowce pasażerskie Tu-134A. Obecnie MALEV dysponuje parkiem maszyn złożonym z samolotów Ił-14, sześciu Tu-134A i siedmiu Ił-18.. Długość linii wynosi 40 tys. km. W roku 1970 samoloty MALEV przewiozły ponad pół miliona pasażerów.

● Zespół ekspertów francuskich i brytyjskich udał się do Pekinu w związku z poważnym zainteresowaniem chińskiego przemysłu lotniczego kwestią zakupienia samolotów „Concorde".

● Policja i prokuratura NRF prowadzi śledztwo w sprawie obrabowania ofiar katastrofy samolotu pasażerskiego, który rozbił się pod Hamburgiem. Ustalono, że przed przybyciem policji i straży ogniowej nieznani sprawcy okradli bagaże ciężko rannych i zabitych pasażerów samolotu.



Agencja TASS w komunikacie z dnia 25 września podała, że w toku rokowań między Związkiem Radzieckim i Stanami Zjednoczonymi osiągnięto porozumienie w sprawie podjęcia przez strony środków dla zapobieżenia przypadkowemu lub nie mającemu sankcji użycia broni jądrowej, znajdującej się pod ich kontrolą. Dla usprawnienia łączności między rządami ZSRR i USA wprowadzony zostanie nowy system działający za pośrednictwem sztucznych satelitów Ziemi. Strona amerykańska wykorzysta satelitę „Intelsat", a strona radziecka satelity z serii „Mołnia". Jak wynika z oświadczeń rzecznika rządu USA, dotychczasowa tak zwana „gorąca linia" dalekopisowa łącząca Moskwę i Waszyngton przypuszczalnie zostanie zachowana. Ranga satelitów łącznościowych, o ile można się tak wyrazić, poszła w górę. Tu warto przypomnieć, że najnowszy satelita typu „Intelsat-IV" umieszczony został na orbicie okołoziemskiej 26 stycznia roku bieżącego. Działa on jako satelita będący własnością konsorcjum międzynarodowego (International Telecommunications Satellite Consortium). W skład tego konsorcjum wchodzi aktualnie 77 państw, ale amerykańskie towarzystwo „Comsat" posiada około 51 procent akcji i — wpływów w programie „Intelsat". Pierwszy satelita „Intelsat - I" umieszczony został na orbicie okołoziemskiej 6 kwietnia 1965 roku, a w dwa miesiące później rozpoczął pracę.

„Intelsat-IV" ma masę 1 386 kg, z czego 686 kg przypada na stały materiał pędny służący jako paliwo silnika manewrowego — służącego do zmiany apogeum, oraz 122 kg paliwa dla silników sterujących. Satelita porusza się po orbicie mającej w apogeum 35 000 km, a w perigeum 640 km. Rakietą nośną satelity był zepół „Atlas — Centaur". Wyposażenie pokładowe umożliwia przekazywanie sygnałów radiowych na 1 400 kanałach.

Jeśli przypominamy o satelicie łączności, wspomnieć trzeba o dwóch najnowszych sztucznych obiektach kosmicznych, a mianowicie o dwóch „Kosmosach" radzieckich oznaczonych kolejnymi numerami 440 i 441. Pierwszy wystartował 24 września, a drugi 28 września. Wspomnieć również trzeba o nowym starcie próbnika radzieckiego typu „Łuna - 19" w stronę Księżyca. Po niepowodzeniu z łagodnym lądowaniem „Łuny - 18" na powierzchni Srebrnego Globu, prowadzone są nowe badania i zbierane nowe doświadczenia, zgodnie z ogłoszonym programem naukowym Kraju Rad i dotyczącym badania przestrzeni okołoksiężycowej. Start nastąpił w dniu 28 września z orbity satelitarnej Ziemi. Bliższe szczegóły dotrą już za tydzień.

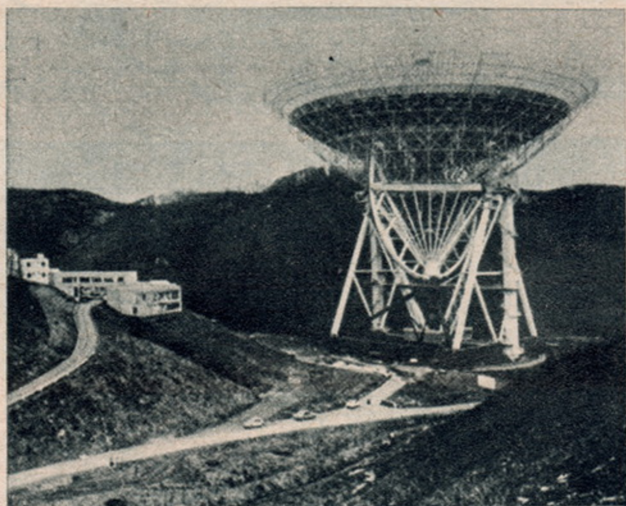
Na tym można by właściwie zakończyć rejestrację nowości kosmicznych, ale uparte agencje prasowe podają, że cztery statki „Apollo", które będą brały udział w operacji „Skylab" czyli w dostarczaniu załóg na pokład stacji kosmicznej, są już gotowe i oczekują na ostateczny przegląd w zakładach North American Rockwell w Kalifornii.

Wymieniamy ciągle nowe obiekty kosmiczne i Czytelnik na pewno jest zainteresowany, ile to już mamy tych sztucznych obiektów w Kosmosie! Otóż według informacji pochodzących z zachodniego centrum obserwacji sztucznych obiektów kosmicznych, do 26 lipca roku bieżącego naliczono (od 1957 roku) 5 351 obiektów. Suma niemała, dotyczy ona także wszystkich części rakiet i podzespołów.

PE

NAJWIĘKSZY RADIOTELESKOP

Od maja roku bieżącego funkcjonuje największy radioteleskop na świecie. Zbudowany został w NRF (Bad Muenster). Średnica anteny parabolicznej radioteleskopu wynosi 100 m. Największą dotąd anteną tego typu chlubił się brytyjski radioteleskop w Jodrell Bank. Antena nowego radioteleskopu jest zabudowana obrotowo, umożliwiając ustawienie jej w najkorzystniejszym położeniu podczas pracy.



INFORMATYKA W TRANSPORCIE LOTNICZYM

Kanadyjskie towarzystwo lotnicze „Air Canada" wprowadziło ostatnio nowy system rezerwacji miejsc typu ReserVec II. Wprowadzenie tego systemu zbiegło się z zakupem pierwszego samolotu olbrzyma Boeing-747. Sercem nowego systemu są dwa komputery UNIVAC 1108. Na zdjęciu z prawej — urzędniczka „Air Canada" przy pulpicie z czytnikiem wytwórni Raytheon. Rezerwacja miejsc w samolocie może być dokonana w ciągu kilku sekund. System informatyki zastosowany w Kanadzie umożliwia wykonanie 27 czynności.



SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

● Szybowcowe mistrzostwa Francji odbyły się w Moulins, w dniach od 26 lipca do 7 sierpnia. Wzięło w nich udział 39 pilotów w klasie standard i 13 w klasie otwartej. Rozegrano sześć konkurencji: w klasie standard trójkąty 157 km, 168 km, 315 km, 150 km, 259 km, 168 km, w klasie otwartej trójkąty 220 km, 409 km, 315 km oraz docel — powrót 180 km. Tytuł mistrza Francji na rok 1971 w klasie standard zdobył Cartry („Libelle"), przed Hersenem („Libelle") i Vergnieres'em („Cirrus Std"). Mistrzem Francji w klasie otwartej został Labar („Kestrel"), przed Vaneecke („Cirrus") i Rantetem („Phoebus — C").

● W Newton odbyły się szybowcowe mistrzostwa W. Brytanii. Rozegrano 5 konkurencji w klasie otwartej i 4 w klasie standard. Tytuł mistrzowski w klasie otwartej zdobył Bernard Fitchett („Cirrus", przed G. Burtonem („Kestrel-19") i J. Cardiffem (ASW—12). Mistrzem w klasie standard został Nicolas Goodhart („Libelle").

● Szybownik duński Ib Braes, na szybowcu LS—1, przeleciał po raz pierwszy w historii szybownictwa duńskiego trasę trójkąta 507 km na terytorium Danii.

● W ciągu roku 1970 sprzedano ogółem 238 szybowców zachodnioniemieckiej konstrukcji Schleichera (126 na eksport). Oto zestawienie poszczególnych sprzedanych typów: 30 — Ka-8; 33 — Ka-6E; 70 — ASW-15; 80 — ASK-13 i 25 motoszybowców ASK-14.

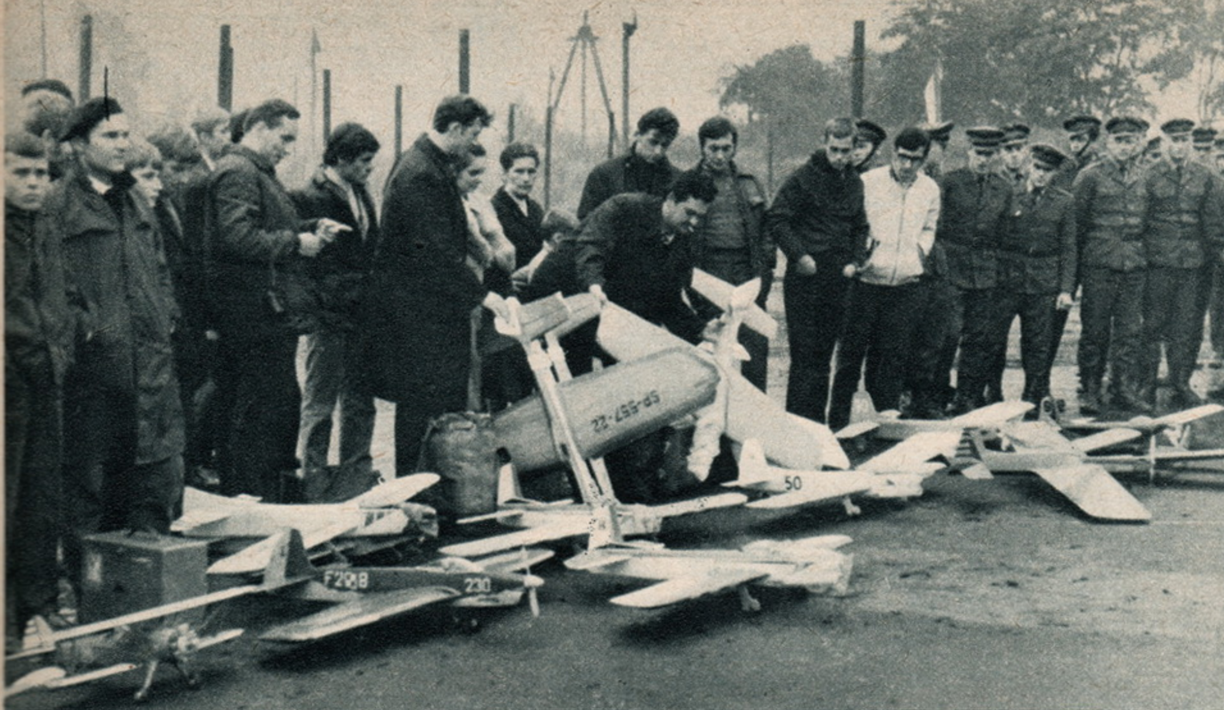
SPORT SAMOLOTOWY

● Na dzień 1 stycznia 1971 r. w USA były ogółem 137 424 samoloty sportowe, turystyczne, dyspozycyjne itp. (nie licząc samolotów komunikacyjnych). W roku 1970 — było 130 806. W rozbiciu na kategorie stan przedstawia się następująco: jednosilnikowych o liczbie miejsc od 1 do 3 — 47 871, jednosilnikowych o liczbie miejsc 4 i więcej — 66 473, jednosilnikowych turbinowych — 122, wielosilnikowych tłokowych — 16 434, wielosilnikowych turbinowych — 2 347, śmigłowców i wiatrakowców — 2 677, szybowców i balonów — 150.

● 30 samolotów stanęło na starcie 6 Rajdu Zachodnioniemieckich Pilotek o nagrodę „Złotej Róży", rozegranego z lotniska Peine-Eddesse. 16 załóg — były to same kobiety, zaś 14 — to załogi mieszane: pilotka plus mężczyzna jako drugi pilot. Program rajdu zawierał zadania nawigacyjne (identyfikacja obiektów w terenie) i pilotażowe. W konkurencji załóg czysto damskich zwyciężyła dwójka M. Trense — H. Bauer, w konkurencji załóg mieszanych H. Fischer — E. Fischer.

RÓŻNE

● W szczególny sposób obchodził swe 104 urodziny najstarszy Szkot, Aleksander Pirie. W dniu tym udał się on na lotnisko sportowe i wraz z instruktorem wystartował do lotu treningowego. Kiedy samolot znajdował się na wysokości około 2 tys. metrów, Pirie przez ok. 1,5 minuty sam kierował maszyną.



Pierwsze zawody na nowiutkim boisku dla modeli na uwięzi w Częstochowie. Fragment przygotowań do przeglądu modeli. 36 zawodników startowało w tegorocznych mistrzostwach.

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI SAMOLOTÓW CZĘSTOCHOWA 19–21 WRZEŚNIA



Artur Paciorek z Krakowa i Jerzy Ostrowski z Częstochowy, z modelami akrobacyjnymi.



Z lewej — Waldemar Salach z Warszawy, obok — Jerzy Zwoliński z Warszawy, a u dołu Lech Podgórski z Torunia z modelem Ił-2.



Uroczystość otwarcia XXXVI Mistrzostw Polski Modeli na Uwięzi była szczególna. Oto przekazano do użytku jeszcze jeden obiekt sportowy w Polsce dla celów małego lotnictwa. W Częstochowie zbudowano nowy tor modelarski.

Pierwszymi, którzy mieli okazję wypróbować nowy obiekt, byli modelarze Aeroklubu Częstochowskiego, dając piękny pokaz swych umiejętności. W zawodach jako pierwsi startowali akrobaci, a następnie modele wyścigowe. Mistrzostwa rozegrane zostały w czterech konkurencjach, startowały zatem: modele szybkie (F2A), modele akrobacyjne (F2B), modele wyścigowe (F2C) oraz wierne kopie dużych samolotów zwane makietami (F4B). W wyścigu najlepsze rezultaty osiągnęli Jan Rosiński i Hipolit Rokicki, którzy finał zakończyli wynikiem 8'45''. I aż łza się w oku kręci, że nie było ich na Kryterium Europy na Węgrzech, gdzie pierwsze miejsce Finowie osiągnęli wynikiem 9'21''. Poważnie podciągnęły się także inne zespoły w stosunku do roku ubiegłego.

W klasie modeli szybkich też niespodzianka. Zwycięstwo wynikiem 200 km/h osiąga Jerzy Zwoliński z Aer. Warszawskiego, przed Rachwałem (189 km/h) i Kosem (178 km/h). Warto przypomnieć, że najlepszy wynik ubiegłego roku wynosił 195,6 km/h. Nieco gorzej wygląda konfrontacja ze wspomnianym Kryterium Europy, gdzie wynikiem 204 km/h legitymuje się dopiero zawodnik na 19-tym miejscu, a pierwszy osiąga 238 km/h. Biorąc jednak pod uwagę aktualne słabe nasze zaplecze techniczne, stwierdzić trzeba, że i w tej kategorii nasi modelarze zrobili wszystko co mogli.

Ze względu na subiektywność ocen, porównania z Kryterium w klasie akrobacji nie miałyby większego sensu. Do najlepszych należy zaliczyć Jerzego Ostrowskiego z Aeroklubu Częstochowskiego i Stefana Kraszewskiego z Aeroklubu Warszawskiego. Akrobacja jest kategorią, która wymaga ciągłego treningu, toteż należy przypuszczać, że pewne plany treningów na rok przyszły, ma się rozumieć z wykorzystaniem nowego obiektu, pozwolą podciągnąć poważnie naszą czołówkę w tej klasie, a szczególnie tych, którzy osiągnęli wynik ponad 5 000 pkt na obecnych mistrzostwach.

Ostatnią klasą rozegraną w Mistrzostwach były modele redukcyjno-latające na uwięzi. Jest to klasa, w której zawsze mamy coś do pokazania, również na arenie międzynarodowej. Zwycięstwo w tej klasie odniósł Jerzy Ostrowski z Aer. Częstochowskiego (wicemistrz świata z Cranfield i wielokrotny zwycięzca z Hradec Kralove) modelem samolotu DH „Hornet". Warto w tym miejscu podać, że Ostrowski już buduje nowy model samolotu z okresu II wojny światowej — Lockheed P-38 „Lightning". Oglądaliśmy wykonane do niego podwozie i podziwialiśmy jakość podzespołów. Bardzo dobrze zapowiada się także Lech Podgórski z Aeroklubu Pomorskiego. Zademonstrował on piękny model samolotu szturmowego Ił-2, którym wykonał bardzo realistyczne loty. Model ten według wypowiedzi konstruktora ma być jeszcze lepiej pomalowany, co zwiększy jego szansę do reprezentacji na przyszłoroczne mistrzostwa świata. Drugim nowym modelem na mistrzostwach był model Zbigniewa Jurka z Opola — DH „Mosquito". Model wykonany został dość starannie, szkoda jednak, że jeszcze z pustą kabiną. Czwarty był Roman Mucha z UT-2. Konstruktor ten ma zamiar zbudować model samolotu komunikacyjnego Li-2, do czego zachęciły go ostatnio wydane plany inż. W. Jelenia.

Uroczyste zakończenie odbyło się na bieżni, gdzie na podium stanęli zwycięzcy mistrzostw. Warto podać, że zawodnicy Aeroklubu Warszawskiego, a było ich siedmiu, wszyscy jak jeden mąż wyjechali z medalami. Medale zdobyli także modelarze z aeroklubów: Częstochowskiego. Śląskiego, Pomorskiego i Opolskiego.

Oceniając mistrzostwa, nie sposób pominąć organizatorów z Aeroklubu Częstochowskiego. To ich upór i zacięcie doprowadziły do finału, jakim były udane XXXVI Mistrzostwa Polski Modeli na Uwięzi. Z przyjemnością trzeba odnotować fakt, że zawody były udziałem wszystkich członków aeroklubu, z prezesem mgr, Józefem Trzepizurem i kierownikiem Aeroklubu Częstochowskiego Andrzejem Tajchmanem na czele.

ZDZISŁAW SZAJEWSKI



Model akrobacyjny A. Paciorka.



Model redukcyjno-latający samolotu studentów z Charkowa (ZSRR), wykonany przez jednego z zawodników łódzkich.



„Zlin" wykonany przez Andrzeja Kałamagę z Wrocławia.



Polski M-2 wykonany przez Jana Świątczaka z Łodzi.



D. H. Mosquito, Zbigniewa Jurka z Opola.



Powyżej — Ił-2 Lecha Podgórskiego z Torunia. U dołu — RWD-10 Edwarda Haniszewskiego z Łodzi.



Epizody spod znaku żurawia

Spisał i opracował:
HENRYK KUCHARSKI

Rysował:
JANUSZ GRABIAŃSKI



JAN EICHSTAEDT
Kapitan pilot

LĄDOWANIE WE MGLE

W 1952 roku w lotnictwie pasażerskim radary były tylko na nielicznych lotniskach europejskich. Latanie z wykorzystaniem radaru było wtedy dla nas wielką nowością. I chociaż wiedzieliśmy o wielkiej pomocy, jakiej może kontroler radaru udzielić pilotowi, to jednak każdy kontakt z procedurą radarową był dla nas niemalym przeżyciem, tym większym, że przecież samoloty na których wówczas lataliśmy nie posiadały właściwego oprzyrządowania do tego rodzaju lotów.

Było to w grudniu wspomnianego już tu 1952 roku. Od kilku dni nad Europą zachodnią utrzymywała się mgła. Odkładano więc lot z Warszawy do Paryża. Sytuacja stawała się coraz bardziej nagląca, bowiem na pokładzie lotowskiego Iła-12, który miałem pilotować, mieli lecieć przedstawiciele Rządu PRL i musieli zdążyć na czas do stolicy Francji. Żeby przynajmniej można było dolecieć do Brukseli, skąd przedstawiciele naszego Rządu mogliby już szybko dostać się do Paryża! — mówiono z troską na Okęciu.

Wreszcie, pomimo mgły na Okęciu, startuję do Berlina. Tam bowiem, według prognozy meteorologicznej, pogoda ma się nieco poprawić. W Berlinie wylądowaliśmy szczęśliwie, ale o dalszym kontynuowaniu lotu nie było mowy. W drugim dniu oczekiwania na berlińskim lotnisku komunikat meteo przewiduje, że nad Brukselą powinna nastąpić krótkotrwała poprawa pogody. I znów, pomimo mgły, startuję z Berlina. W czasie lotu prognoza potwierdza się, otrzymuję bowiem meldunek radiowy, że nad Brukselą pogoda rzeczywiście polepsza się. Nawiązuję bezpośrednią łączność z kontrolą ruchu lotniczego w Brukseli, pytam o pogodę i warunki lądowania.

— „U nas mgła, widzialność 400 metrów. Również nad wszystkimi lotniskami zapasowymi — mgła. Bruksela przy pomocy radaru precyzyjnego może sprowadzać samoloty do lądowania przy widzialności 500 metrów i podstawie chmur 50 metrów. Jaka jest wasza decyzja?" — odpowiada lotnisko w Brukseli.

Zastanawiam się chwilę. Wiem, że niezwyczajni pasażerowie liczą na samolot, na LOT, na lotników, na mnie. Podejmuję decyzję.

— „Będę lądował u was" — odpowiadam kontroli naziemnej na brukselskim lotnisku.

— „Ale wyłącznie na waszą odpowiedzialność, bo my przyjmujemy, powtarzam, przy widzialności minimum 500 metrów i podstawie 50 metrów. Jest natomiast mgła, a widzialność wynosi 400 metrów".

Pomimo to potwierdzam decyzję lądowania na własną odpowiedzialność. Na dobrą sprawę nie mam bowiem innego wyjścia. Wkrótce do pracy przystępuje kontrola lotniska w Brukseli. Zamieniam się w słuch. Wiem, że od precyzyjnego wykonywania poleceń ziemi zależy teraz powodzenie lądowania.

— „Wykonaj zakręt o 90 stopni w celu identyfikacji samolotu" — słyszę głos kontrolera radaru zbliżania.

Po chwili kontroler zaczyna podawać mi kursy i odległości od lotniska. Po przylocie w rejon lotniska kontroler informuje, że przyprowadzi mnie do punktu znajdującego się 20 kilometrów od początku pasa lądowania i przekaże mnie kontrolerowi radaru precyzyjnego. Wykonując polecenia, po pewnym czasie słyszę:

— Jesteście 20 kilometrów od pasa, przechodzicie na radar precyzyjny".

Od tego momentu kontroler radaru precyzyjnego podaje mi co chwila kurs i odległość od pasa oraz położenie w stosunku do ścieżki schodzenia.

Kiedy od pasa jest 19... 18... 17 kilometrów, myślę: mam jeszcze dużo czasu do podjęcia decyzji o lądowaniu. Kiedy jednak słyszę w słuchawkach: „3 km... 2 km... 1,5 km", napręźenie psychiczne rośnie z każdą sekundą, staje się ciężarem nie do udźwignięcia. Schodzimy jednak w dalszym ciągu.

— „Jesteście 300 metrów od pasa", słyszę głos kontrolera radaru precyzyjnego. I dopiero wtedy spostrzegam we mgle ledwo widoczne światła podejścia. Chwytam się ich kurczowo, za chwilę jednak światła nikną pod samolotem, a światel pasa lądowania... nie widać. Krytyczna chwila... Już chcę przejść na drugi krąg... Ale jeśli warunki jeszcze się pogorszą? Za moment znów ukazują się we mgle światła pasa, by ponownie zniknąć na chwilę. Wreszcie spostrzegam dość zdecydowaną linię świateł, biorę ją pod prawe skrzydło i oceniając według niej wysokość samolotu decyduję się na jego przyziemienie. Na szczęście Ił-12 znajduje się nad pasem i lądowanie odbywa się bezpiecznie...

Zatrzymujemy się we mgle, ocieramy obfite krople potu ze swoich twarzy...

ANDRZEJ KULISZ
Nawigator pokładowy

MARYNARZ W SAMOLOCIE

TYM marynarzem jestem ja. A zaczęło się od tego, że Polskie Linie Lotnicze LOT w poszukiwaniu kandydatów na nawigatorów pokładowych, tytułem eksperymentu, postanowiły sięgnąć po nawigatorów morskich. Tak więc, jako absolwent Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie, wraz z kilku kolegami trafiłem na kurs nawigatorów pokładowych PLL LOT.

Mam 26 lat, co wśród lotowskiego personelu latającego jest wiekiem szczenięcym. Jako samodzielny nawigator pokładowy latam od stycznia siedemdziesiątego pierwszego roku i spędziłem w tym czasie w powietrzu pół tysiąca godzin. W porównaniu z lotniczymi wygami jest to znów prawie nic. Nawet gdybym bardzo chciał, nie mogę więc opowiedzieć żadnej mrożącej krew w żyłach przygody w powietrzu. Opowiem natomiast o swoim pierwszym samodzielnym locie w charakterze nawigatora pokładowego na samolocie turbośmigłowym Ił-18.

Trasa lotu wiodła z Warszawy, przez Berlin do Amsterdamu i z powrotem tą samą trasą. Przed lotem mam sporą tremę, jestem zdenerwowany. Chciałbym bardzo wypaść możliwie najlepiej w tym pierwszym locie. Zadaję sobie pytanie:

— Czy nauka w szkole rybackiej i praktyka na morzu zdadzą egzamin w powietrzu? Jednocześnie jednak jestem wewnętrznie przekonany, że podołam nowemu zadaniu.

Zajmuję swoje miejsce przy tablicy przyrządów nawigacyjnych. W trakcie kołowania samolotu na start melduję kapitanowi:

— Żyroskopy zgrane, bezpieczniki sprawdzone, blokowanie sterów wyłączone, prędkość decyzji 148 km/h, prędkość oderwania 210 km/h, nawigator gotów.

Start. Jesteśmy w powietrzu. Chwila refleksji.

Tak więc ja, marynarz, rozpocząłem pracę na podniebnych szlakach. Chociaż żal mi trochę morza, to jednak cieszę się. Zamiana jest chyba, mimo wszystko korzystna. Rejsy są krótsze, praca bardziej operatywna, no i częściej jest się w domu. Tym bardziej, że nawigacja jest taka sama. Inne typy urządzeń czy większe prędkości operacyjne zmuszają tylko do zwiększenia tempa pracy, ale to mnie jeszcze nie przeraża.

Tymczasem dolatujemy do granicy Polski. Przekazuję kolejny meldunek pilotom: Dolatujemy do Słubic... nowy kurs... kąt znoszenia... Fürstenwalde na pierwszym radiokompasie i na pierwszym VOR-ze...

Mój pierwszy lot do Amsterdamu przebiega normalnie. Osiem minut przed lądowaniem przechodzimy na łączność z radarem zbliżania, ustawiam częstotliwość radiolatarni przed pasem i częstotliwość ILS-a, na długiej prostej melduję kapitanowi kolejne prędkości i wysokości podejścia: 350 km/h — 400 m, 310 — 350, 300 — 200, — 280... 270... przyziemienie.

Po wylądowaniu wyłączam przyrządy: obydwa radiokompasy, obydwa VOR-y, radar obserwacyjny, radar Dopplera...

Samolot kołuje na płytę postojową.

Przed wyruszeniem w drogę powrotną robię plan lotu, biorę prognozę pogody na trasę. Start z Amsterdamu. Powtarzam i wykonuję normalne procedury. I w tym momencie, wkrótce po oderwaniu się samolotu, gdzieś na wysokości 300— 400 m, popełniam błąd: podaję pilotom kurs mniejszy o dziesięć stopni od prawidłowego.

Teraz można o tym mówić długo, spokojnie, na zimno. Wtedy czas umykał błyskawicznie, a błąd mógł spowodować sporo zamieszania w powietrzu.

Jak doszło do błędu? Na starcie wieża lotniska Schiphol podała odejście na Harterwijk. Tuż po starcie nastawiłem więc częstotliwość Harterwijk na radiokompasie i zająłem się przesłuchiwaniem znaków rozpoznawczych. W międzyczasie radar kontroli zbliżania zmienił pierwotną decyzję, podając odejście naszego samolotu na Winterswijk, różnym od poprzedniego kursu właśnie o wspomniane dziesięć stopni. Przejęty zbytnio swoją rolą i przesłuchiwaniem radiokompasu, nie usłyszałem nowego polecenia. Podałem kapitanowi pierwotny i nieprawidłowy już kurs na Harterwijk.

I to było wszystko co niewłaściwego popełniłem w swym inauguracyjnym locie. Zdaję sobie jednak sprawę, że lotnik myli się tylko raz. I że w lotnictwie trzeba działać szybko i bezbłędnie. Na szczęście dla mnie samolotem dowodził doświadczony kapitan pilot Jan Bakanacz, który bardzo szybko zorientował się w pomyłce swego nawigatora debiutanta i skierował maszynę na właściwy kurs.

Po locie analizowałem mój błąd. Wnioski były oczywiste. Trzeba być przygotowanym na bardziej wszechstronne działanie. Trzeba zwracać uwagę na to co mówi „ziemia" w każdej fazie lotu, nie można się skupić całkowicie na jednej czynności, trzeba umieć wyłowić z eteru każdą istotną informację dla lecącego samolotu.

Była to dla mnie nauczka, z której wyciągnąłem praktyczne wnioski już w czasie tego samego lotu, na trasie Berlin — Warszawa, jak i w całej mojej dotychczasowej pracy nawigatora pokładowego.

I wbrew sceptykom, którzy powątpiewali w przydatność marynarza na pokładzie samolotu, pominąwszy pierwszy mój samodzielny lot, dobrze daję sobie radę na pokładzie Iła-18 i twierdzę z całym przekonaniem, że nawigacja morska jest bardzo dobrą podstawą do wykonywania pracy nawigatora w powietrzu.

JERZY ZALEWSKI
Kapitan pilot

STUDENTKA MEDYCYNY

W letni dzień 1969 roku leciałem rejsowym samolotem Ił-14 z Krakowa do Warszawy. W tym okresie zamykano już drzwi dzielące załogę od kabiny pasażerów, nie było jednak jeszcze stewardess na pokładach tych samolotów. Spojrzałem przypadkowo do tyłu, na zamknięte drzwi i spostrzegłem ugiętą klamkę. Poleciłem mechanikowi:

— Idź, sprawdź zamknięcie.

— Drzwi w porządku, ale przez wziernik zauważyłem, że odchodziła od nich w głąb kabiny pasażerskiej jakaś kobieta — melduje mi za chwilę mechanik.

— Spytaj o co chodzi — powiedziałem krótko.

— Mówi, że źle się poczuła, ale już jest jej lepiej. Pytała też ile jeszcze trwać będzie ten lot? — mechanik przyniósł kolejną wiadomość.

— Za osiem minut podchodzimy do lądowania — rzekłem. Mechanik znów wyszedł, by uspokoić źle czującą się pasażerkę.

Po wylądowaniu, kiedy już pasażerowie opuścili pokład, wychodząc z samolotu zauważyłem na jednym z foteli kabiny pasażerskiej młodą, ubraną letnio kobietę. Miała dziwny wyraz twarzy, ni to grymas, ni uśmiech, wyglądała jakby była przerażona.

— Czy źle się pani czuje i czy w czymś mogę pani pomóc? — zwracam się do niej. Nie odpowiedziała mi. Odniosłem wrażenie, że jest sparaliżowana. Szybko zbiegłem do telefonu i wezwałem pogotowie.

Przybyły lekarz stwierdził bardzo rzadki przypadek choroby, tzw. tężyczki, objawiającej się porażeniem mięśni. Na szczęście lot tym razem zakończył się dla chorej szczęśliwie. Jak się później okazało, niefortunną pasażerką była studentka medycyny, która znając swą chorobę nie ujawniła jej przed lotem i nie zrezygnowała z powietrznej podróży, pomimo wyraźnych przeciwwskazań.

Morał tego krótkiego i niewesołego wspomnienia jest taki, że w wyjątkowych przypadkach, przy określonych schorzeniach, loty samolotem mogą być niewskazane dla chorego. Są to oczywiście przypadki niezwykle rzadkie, bowiem praktycznie niemal wszyscy, bez najmniejszego uszczerbku dla zdrowia, mogą podróżować tym najszybszym i bardzo wygodnym środkiem lokomocji. A wyjątki potwierdzają tylko regułę.

Aby jednak i nawet tak wyjątkowym pasażerom, którzy na własne ryzyko decydują się na lotniczą podróż, zapewnić możliwie najlepszą opiekę, od tamtej pory na pokładach wszystkich samolotów pasażerskich PLL LOT latają stewardessy.

DAMIAN ŻUCHOWSKI
Kapitan pilot

BEZ JEDNEGO SILNIKA

CO najmniej dwa razy w roku każdy kapitan pilot i drugi pilot Polskich Linii Lotniczych LOT przechodzi okresową kontrolę techniki pilotażu. Jak się nietrudno domyślić, wynika to z troski o pełną sprawność pilota w powietrzu, a tym samym o maksymalne bezpieczeństwo pasażerów. Mnie właśnie przypada często rola instruktora kontrolującego umiejętności praktyczne pilotów latających na samolotach Ił-18.

W czasie szkolenia, a potem w czasie lotów kontrolnych, kładzie się nacisk nie tylko na pełne opanowanie maszyny przez pilota w sytuacjach normalnych, ale również w sytuacjach nietypowych i awaryjnych. Zwraca się przy tym uwagę nawet na najdrobniejsze szczegóły pracy pilota. Pilot nie może bowiem „tracić głowy" w żadnej sytuacji. Stąd też, jeśli jakieś ćwiczenie nie wychodzi pilotowi, powtarza się je aż do skutku.

Te wszystkie kontrolne próby wymagające od pilotów i maszyn absolutnie pewnej sprawności, są dla nas chlebem powszednim i niczym szczególnym nie utrwalają się nam w pamięci. Pamiętam jednak sytuację, jaka zdarzyła mi się w locie kontrolnym jesienią 1970 r.

Dzień był pochmurny i deszczowy. Niska podstawa chmur, ograniczona widoczność i przede wszystkim bardzo silny boczny wiatr, utrudniały starty i lądowania. Loty kontrolne miały się odbywać w trudnych warunkach meteorologicznych, zdecydowaliśmy się więc na wykołowanie na pas. Po chwili Ił-18 rusza całą mocą swych czterech silników. Przy prędkości około 200 km/godz., a więc w tej fazie startu, kiedy samolot toczy się jeszcze po betonowym pasie, niespodziewanie dla pilota wyłączam prawy zewnętrzny silnik. Pilot powinien zareagować błyskawicznie, inaczej przy tak silnym wietrze maszynę może znieść z pasa.

Przez ułamek sekundy zamarłem w oczekiwaniu na reakcję pilota. W tej strasznie krótkiej chwili zadawałem sobie niepokojące pytania: A jeśli pilot nie da rady? Czy powinienem podczas tak trudnych warunków wyłączać silnik? Czy mam prawo ryzykować rozbicie maszyny i ewentualnie narażać na szwank pilota? Jakże długa wydawała mi się tamta chwila, której normalnie nie sposób nawet odczuć.

Pilot na moje szczęście zareagował błyskawicznie i prawidłowo na niespodziewaną sytuację. Wychylił ster kierunku, pomógł sobie trochę lotką i samolot nie schodząc z pasa oderwał się od ziemi przy trzech pracujących silnikach. Dalsza, trudna część próby, na którą składały się między innymi krąg, zajście do lądowania w zasłoniętej kabinie i samo lądowanie przy trzech pracujących silnikach nie przyniosła mi już, na szczęście, podobnych przeżyć i wątpliwości.

Czy jednak w lotnictwie, oczywiście tylko wtedy, kiedy na pokładzie nie ma pasażerów, nie powinno się czasem nawet trochę ryzykować po to, by lot rejsowy stał się bardziej bezpieczny?

AMD „MERCURE"

Duże zainteresowanie wywołało pojawienie się w tym roku na Salonie Paryskim nowego francuskiego samolotu pasażerskiego „Mercure", wyprodukowanego przez zakłady Avions Marcel Dassault przy współpracy z kilkoma firmami zagranicznymi. „Mercure" jest pierwszym na świecie pasażerskim samolotem odrzutowym, zaprojektowanym specjalnie na krótkie trasy — rzędu 800 km. „Mercure" jest samolotem na wskroś nowoczesnym i bardzo ekonomicznym. Koszty jego eksploatacji są mniejsze niż Douglasa DC-9 i Boeinga-727, przystosowanych do krótkiego zasięgu. „Mercure" jest ponadto zaprojektowany tak, aby skrócić do minimum czas przebywania na ziemi. Jest on niezależny od urządzeń lotniskowych, ma własne urządzenie do rozruchu silników i rozkładane schody. Nisko umieszczone silniki i urządzenia pokładowe pozwalają na ich obsługę z powierzchni ziemi bez drabinek i pomostów.

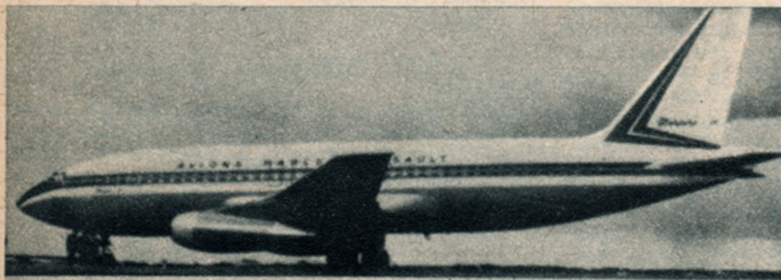
„Mercure" jest dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła o skosie 25° mają wyraźny wznios (5°). Grubość względna zmienia się od 12,5% u nasady do 8% na końcach. Mechanizm skrzydeł składa się ze skrzeli ruchomych na krawędzi natarcia i trójszczelinowych klap-poszerzaczy na krawędzi spływu oraz ze spoilerów i hamulców aerodynamicznych. Kadłub o przekroju kołowym (średnica 3,9 m) mieści w ciśnieniowej i klimatyzowanej kabinie 134 pasażerów oraz bufet i toalety. Pod podłogą znajduje się pomieszczenie na bagaż, również ciśnieniowe. Załoga składa się z 4 osób. Statecznik poziomy przestawiany w locie. Sterowanie hydrauliczne przy pomocy 3 odrębnych układów. Samolot jest wyposażony w pilota automatycznego i bogaty zestaw urządzeń radionawigacyjnych. Podwozie trójzespołowe, z zespołem przednim. Wszystkie zespoły dwukołowe. Hamulce tarczowe ze zdwojonym układem hydraulicznym. Dwa silniki turboodrzutowe, dwuprzepływowe JT8D-15 o ciągu 7 030 kG każdy umieszczone są w oddzielnych gondolach na wysięgnikach pod skrzydłami. Paliwo (13 000 l.) mieści się w skrzydłach. W końcu kadłuba zabudowany jest silnik pomocniczy do rozruchu i napędu urządzeń. (J. Ś.)

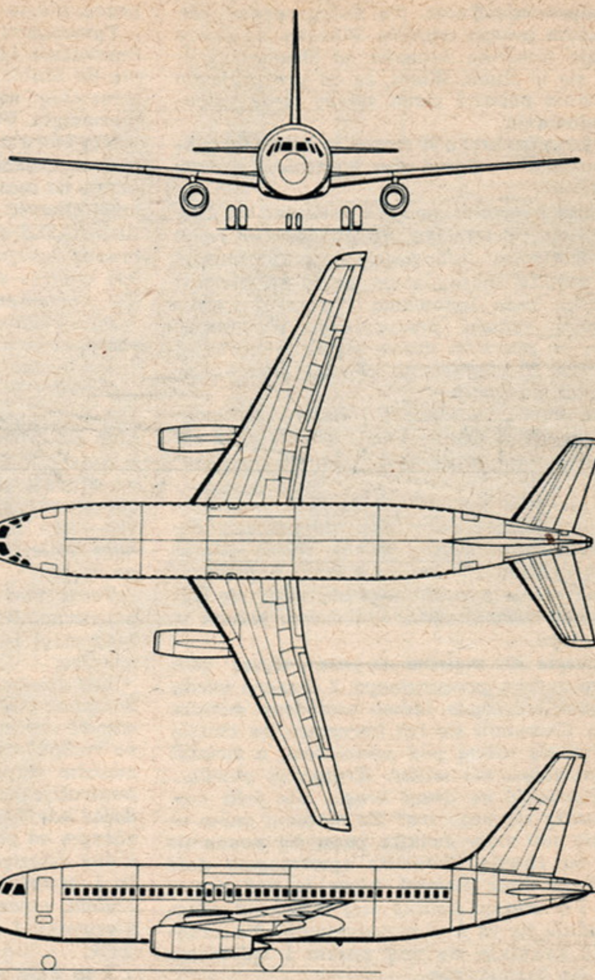
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 30,55 m, długość — 34,00 m, wysokość — 11,36 m, pow. nośna — 116,0 m², wydłużenie — 8, wymiary kabiny — 25x3,66x2,20 m.

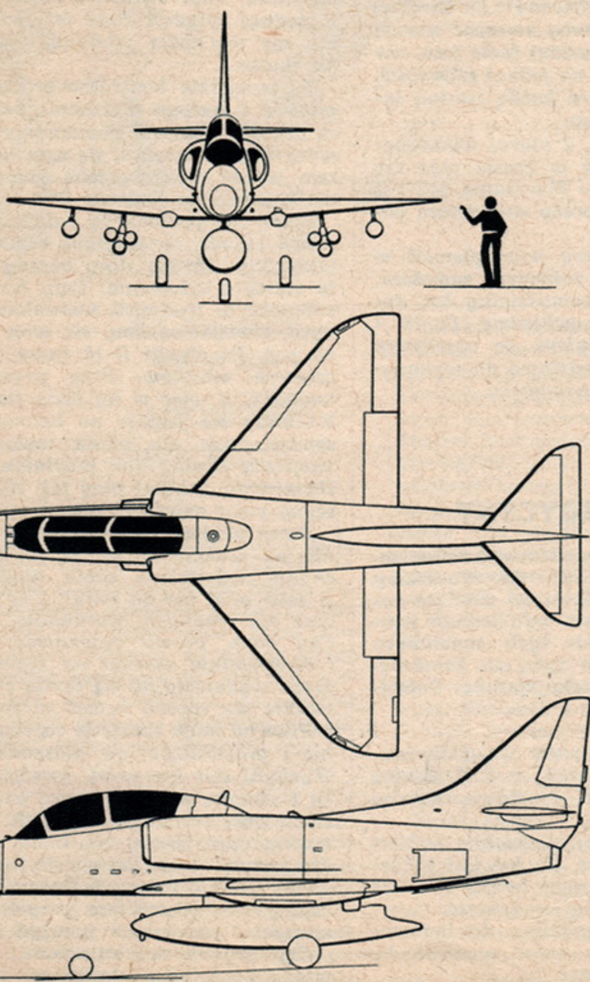
Ciężary: Ciężar własny — 27 900 kg, ładunek handlowy — 16 100 kg, ciężar całkowity — 52 500 kg.

Osiągi: (134 pasażerów i 4 100 kg paliwa): prędkość przelotowa (5 800 m) — 946 km/h, prędkość lądowania — 220 km/h, wznoszenie — 15 m/s, pułap — 10 700 m, zasięg max. — 1 770 km, długość drogi startowej — 1 660 do 1 750 m, długość lądowania — 1 360 m.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



TA-4 F „SKYHAWK"

Istnieją samoloty, które się nie starzeją i pomimo pojawienia się wielu nowych typów zachowują swą wartość użytkową. Przykładem takiego samolotu może być lekki morski szturmowiec Douglas A-4 „Skyhawk". Samolot ten powstał w 1954 r. i do dziś jest szeroko użytkowany w wielu krajach. Samoloty „Skyhawk" biorą udział w brudnej wojnie w Wietnamie, są również dostarczane (wraz z „Phantomami") do Izraela. Do chwili obecnej wyprodukowano ponad 2 000 „Skyhawków" w różnych wersjach. Ostatnia wersja samolotu, oblatana w 1966 r., jest oznaczona A-4F, dwumiejscowa zaś, treningowa odmiana, nosi oznaczenie TA-4F. Jest ona produkowana seryjnie od 1967 r.

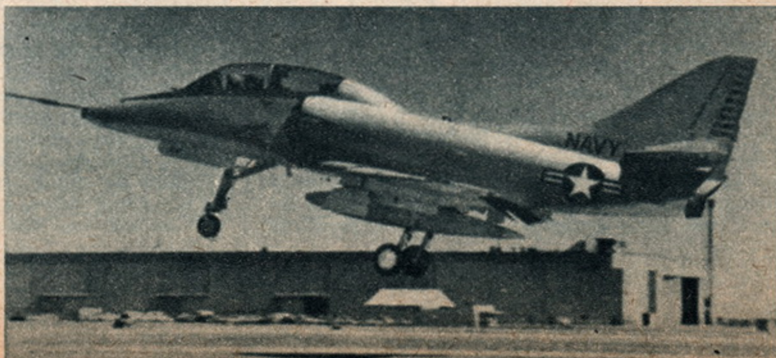
TA-4F „Skyhawk" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej. Skrzydła o obrysie „delta" zbudowane są jako jedna całość. Pod tym względem „Skyhawk" stanowi wyjątek wśród samolotów startujących z lotniskowców, które zwykle mają skrzydła składane. Wyjątkowa zwartość konstrukcji jest zresztą charakterystyczna dla tego samolotu. Skrzydła konstrukcji trzydźwigarowej wyposażone są w skrzela automatyczne, klapy krokodylowe i spoilery. Lotki sterowane hydraulicznie. Kadłub konstrukcji półskorupowej składa się z dwóch części (tylna jest odejmowana dla dostępu do silnika). W przedniej części mieści się kabina załogi z miejscem dla ucznia i instruktora w układzie tandem. Fotele wyrzucane typu „Zero-zero". W odejmowanym dziobie mieści się zintegrowane wyposażenie elektroniczne. Z boków tylnej części kadłuba zabudowane są hamulce aerodynamiczne. Statecznik poziomy przestawiany elektrycznie. Stery uruchamiane hydraulicznie. Ster kierunku ma oryginalną konstrukcję: jest to płyta blachy usztywniona zewnętrznie nanitowanymi żebrami. Podwozie trójkołowe z kołem przednim całkowicie chowane w locie, w kierunku do przodu. Główne golenie w czasie chowania są skracane hydraulicznie, a koła obracane. Przednie koło sterowane. Silnik turboodrzutowy J-52-P-8A o ciągu 4 200 kG, zasilany przez dwa boczne chwyty powietrza. Paliwo w ilości 3 030 l. umieszczone w samouszczelniającym się zbiorniku kadłubowym i integralnych zbiornikach skrzydłowych. Przewidziano trzy dodatkowe zbiorniki doczepne po 1 136 l. i zasilanie w powietrzu. Uzbrojenie — 2 działka 20 mm i wiele wariantów uzbrojenia podwieszanego. (J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 8,38 m, długość — 12,98 m, wysokość — 4,66 m, pow. nośna — 24,16 m².

Ciężary: Ciężar własny — 4 810 kg, ciężar całkowity — 11 110 kg, ciężar uzbrojenia podwieszanego — 4 500 kg.

Osiągi: Prędkość max. (0 m) — 1 086 km/h (M=0,88), prędkość max. (10 000 m) — 985 km/h (M=0,92), pułap — 14 500 m, promień działania — 610 km, zasięg max. — 3 900 km.



SABLATNIG — S



Pośród kilkunastu wodnosamolotów różnego typu, używanych w latach I Wojny Światowej w niemieckim lotnictwie morskim, najlepszą opinię pod względem technicznym zyskały sobie wodnosamoloty pływakowe wytwórni Sablatnig, prowadzonej przez inż. dr. Josefa Sablatniga. Sprzęt ten odznaczał się wysoką wytrzymałością konstrukcji i odpornością na narażenia środowiskowe (wilgoć, zasolenie) i równie dobrymi własnościami lotno-taktycznymi. W latach 1916—1918 wodnosamolotów Sablatnig Niemcy użyli do zwalczania żeglugi brytyjskiej i francuskiej na Morzu Północnym i w Kanale La Manche oraz żeglugi rosyjskiej na Bałtyku.

Po wojnie kilka wodnosamolotów tego typu w różnych wersjach posiadała Dania, Holandia i Finlandia. Jeden egzemplarz, zakupiony jesienią 1920 r. w Gdańsku, był również na wyposażeniu polskiej jednostki lotnictwa marynarki wojennej w Pucku.

Wodnosamolot Sablatnig-S był jednosilnikowym, dwumiejscowym obserwacyjno-rozpoznawczym dwupłatem pływakowym konstrukcji mieszanej. Napęd silnikiem rzędowym Mercedes Benz BIV lub Argus w zakresie mocy 150-180 KM. Silnik chłodzony cieczą. Śmigło drewniane dwułopatowe, stałe typu Reschke lub Wolf. Uzbrojenie: 2 zsynchronizowane k. masz. Spandau, kal. 7,62 mm. Ładunek bomb — 200 kg.

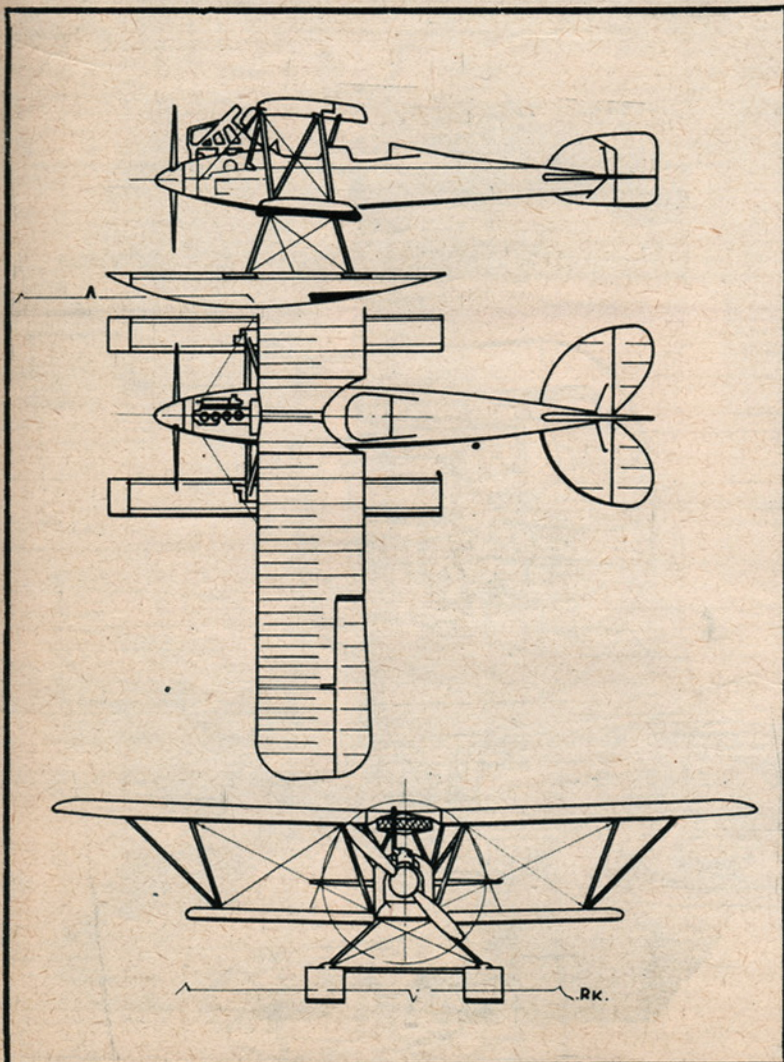
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 17,32 m, długość — 9,65 m, wysokość — 3,55 m, pow. nośna — 50,51 m².

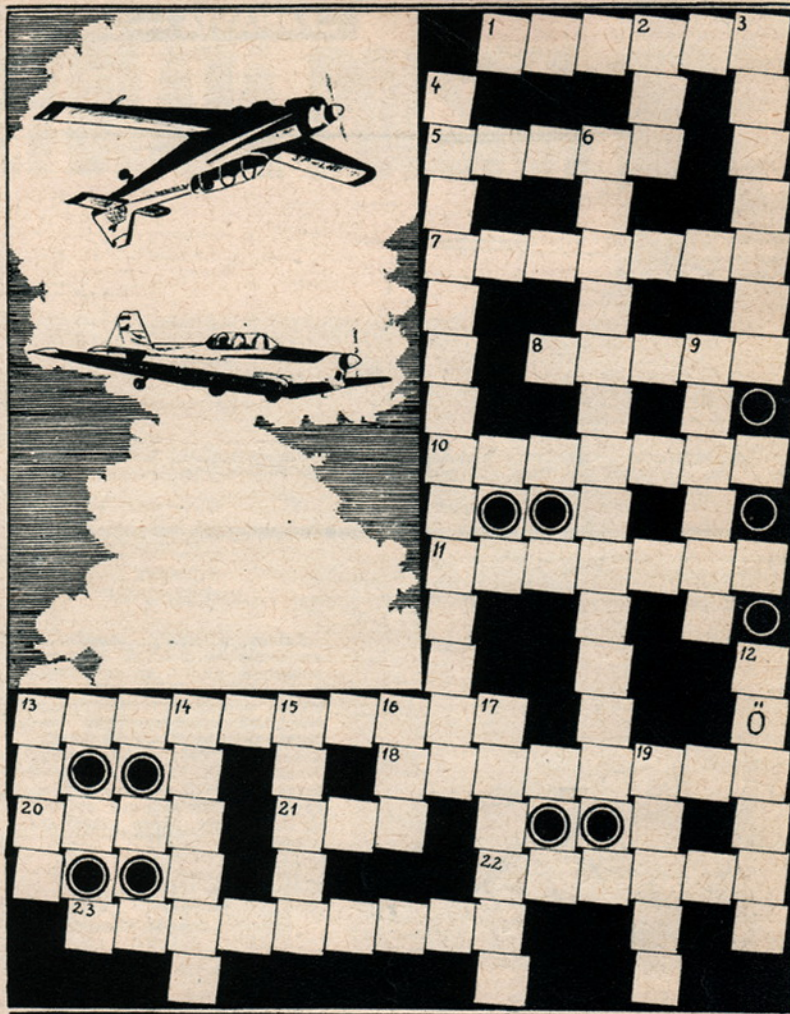
Ciężary: Ciężar własny — 1050 kg, ciężar całkowity — 1800 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 148 km/h, prędkość przelotowa — 120 km/h, prędkość min. — 85 km/h, pułap — 3 000 m, zasięg — 560 km.

RYSZARD KACZKOWSKI



KRZYŻÓWKA



Poziomo: 1 — pilot francuski, w 1913 roku wykonał pierwszy w historii skok spadochronowy z samolotu oraz zademonstrował akrobację lotniczą (w 1915 zginął w walce powietrznej); 5 — członek wyprawy „Apollo-14"; 7 — zespół estradowy Wojsk Lotniczych, który w grudniu 1970 r. obchodził 10-lecie swego istnienia; 8 — członek personelu latającego; 10 — grozi nią masowe użycie broni termojądrowej; 11 — część pocisku nuklearnego lub element wirnika śmigłowca; 13 — stan lotu, częsty podczas ataków radzieckich samolotów Pe-2 oraz Ił-2; 18 — znajdziesz go w instalacji tlenowej samolotu lub przekładnia zębata, zmniejszająca obroty wału śmigła; 20 — szwedzka wytwórnia samolotów (m.in. „Draken" i „Viggen"); 21 — brytyjskie siły powietrzne; 22 — członek załogi statku „Apollo-11"; 23 — ciężki czterosilnikowy bombowiec angielski o siedmioosobowej załodze, używany m.in. przez „Dywizjon-300".

Pionowo: 2 — rzeka, nad którą uczyli się latać piloci pułku „Warszawa"; 3 — szwajcarski szybowiec z tworzyw sztucznych o rozpiętości 18 metrów; 4 — inaczej zachowywanie przepisów ruchu lotniczego; 6 — imię i nazwisko szybowcowego mistrza Polski na 1971 rok; 9 — w przypadku niedotlenienia organizmu podczas lotu staje się przyśpieszony; 12 — naczelny dowódca hitlerowskiej Luftwaffe, w 1946 r. popełnił samobójstwo w oczekiwaniu na wykonanie wyroku śmierci; 13 — amerykańska agencja w zakresie badań lotniczych i kosmicznych, powołana do życia w 1958 roku (skrót); 14 — część samolotu, stanowiąca pomieszczenie dla załogi; 15 — miasto, nad którym przeszli chrzest bojowy piloci ludowego lotnictwa polskiego (sierpień 1944); 16 — państwo w zachodniej Europie, organizator I Śmigłowcowych Mistrzostw Świata; 17 — imię polskiego szybownika odznaczonego Medalem Lilienthala; 19 — dla szybowników — bywa przygodny.

Opracował: E. Zytka

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 24.X.br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.

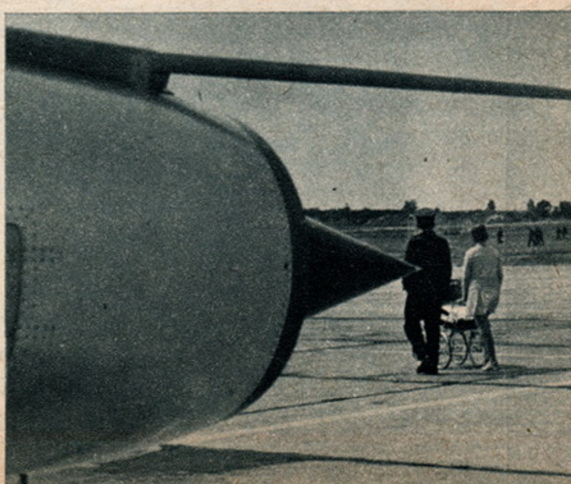
ROZWIĄZANIE „ELIMINATKI" Z NRU 37 z 12.IX.1971 r.

Hasło: W-12 NAJWIĘKSZYM ŚMIGŁOWCEM ŚWIATA

Wyrazy pomocnicze: 1. „Rover", 2. Król, 3. Vrsac, 4. Wołkow, 5. „Bekas", 6. „Vega", 7. Warka.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Andrzej Międlar** — Rzeszów, ul. Podchorążych 3/19, **Aleksander Rojek** — Grodziec, ul. Słowackiego 53 a, pow. Będzin; **Bogdan Knapik** — Rudniki k. Częstochowy, ul. Fabryczna 10.

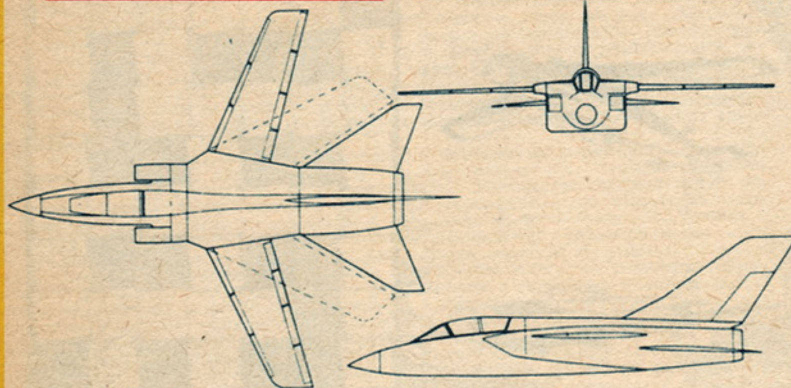




Życie rodzinne.
Zdjęcie:
JERZY TOBOLSKI

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

„PANAVIA — 200"



Tak ma wyglądać 2-miejscowy wojskowy samolot wielozadaniowy MRCA — Panavia — 200, o którym pisaliśmy obszernie w „SP" nr 39/1971. Pierwszy lot prototypu ma nastąpić w końcu 1973 r.



POMNIK KSIĘŻYCOWY

Załoga wyprawy „Apollo-15" umieściła w małym kraterze, odległym ok. 7 m od statku wyprawowego LM, małą plakietkę z wygrawerowanymi w porządku alfabetycznym nazwiskami 14 astronautów amerykańskich i radzieckich, którzy dotąd zginęli. U stóp plakietki Scott wyrzeźbił w gruncie księżycowym symboliczną sylwetkę astronauty, który poległ dla nauki.

Zdjęcia i rysunki: „Air Cosmos", „Aviasport", „Sports Planes".



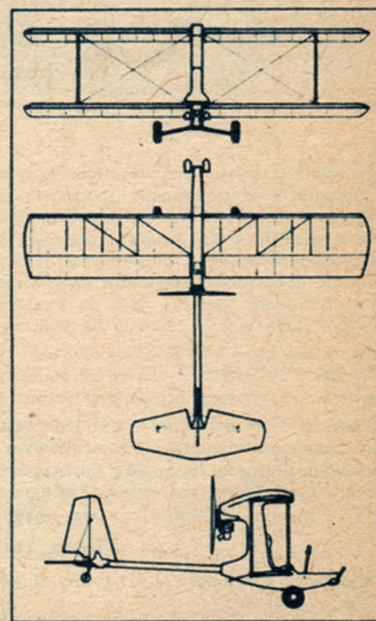
TRANSPORTOWIEC LAT 80-TYCH

Oto projektowany obecnie trzysilnikowy transatlantycki odrzutowy samolot transportowy Convair o prędkości M = ok. 1, przewidziany na lata 80-te. Zwraca uwagę dobrze opracowany kształt kadłuba oraz użycie nowych tworzyw konstrukcyjnych.



NAJLŻEJSZY SAMOLOT ŚWIATA

Jednomiejscowy samolot amatorski „Whing Ding" ma silnik 125 cm^3 o mocy 15 KM przy 6 000 obr/min i ciężarze 5 kg. Ciężar własny samolotu — 55 kg. Rozpiętość — 5,20 m, długość — 4,40 m. Konstrukcja drewniana, wzmocniona laminatem. Kadłub z rury aluminiowej o średnicy 80 mm, wypełnionej styropianem. Głębokość płata — ok. 1 m. Pokrycie płócienne. Powierzchnia nośna — ok. 9 m^2. Prędkość max. — 80 km/h, prędkość przeciągnięcia — 42 km/h, doskonałość aerodynamiczna — 6 do 8. Czas budowy — 6 miesięcy.



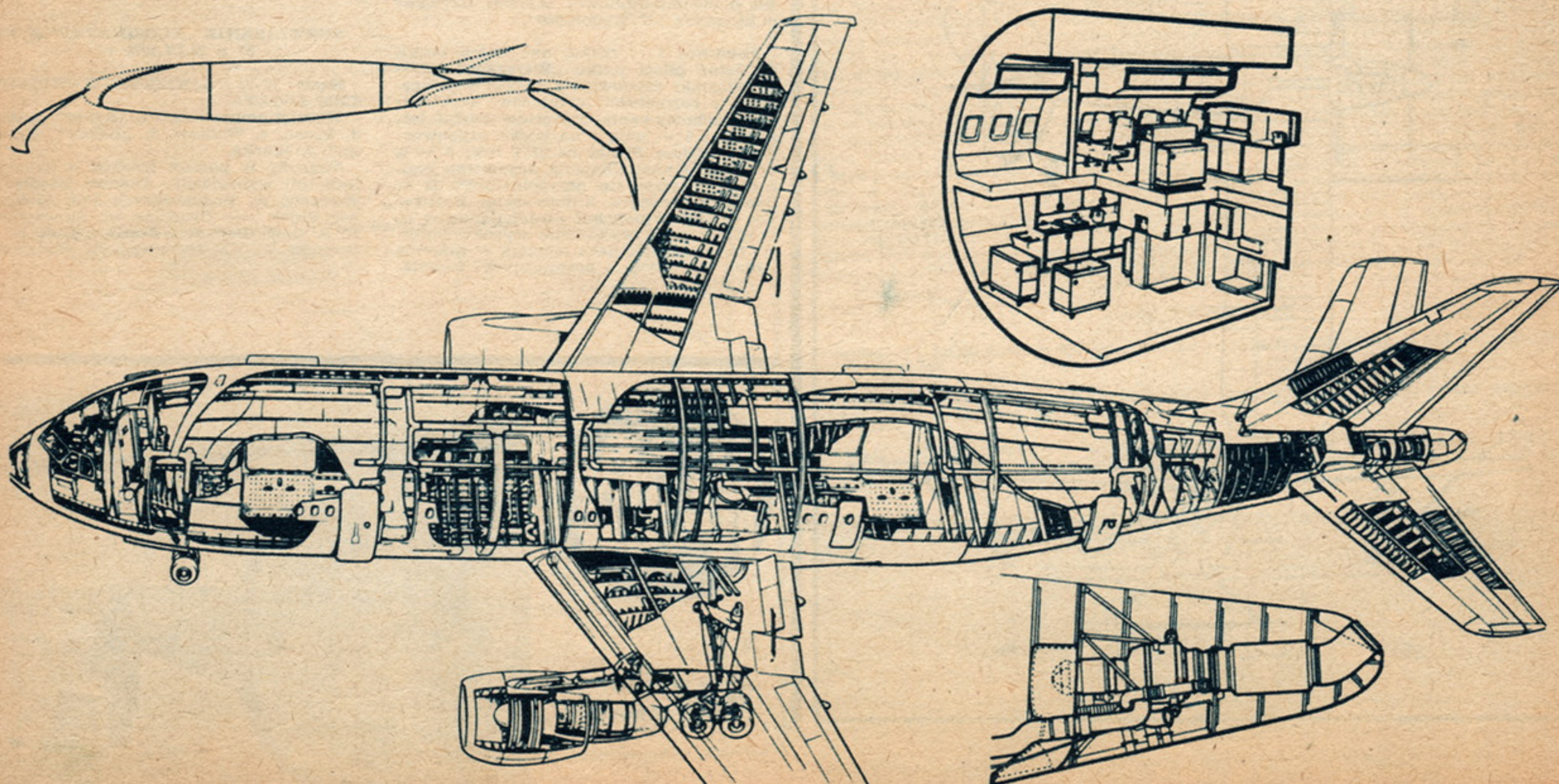
AEROBUS

Przekrój perspektywiczny przedstawia najnowszą wersję budowanego obecnie odrzutowego samolotu pasażerskiego A-300B „Airbus". Samolot ten budują wspólnie: Francja, W. Brytania, Holandia i NRF, z łącznym udziałem ponad 9 000 osób. Pierwszy lot jest przewidywany w 1793 r.

Rozpiętość — 44,84 m, długość — 50,96 m, wysokość — 16,56 m. Samolot ma przewozić 196 do 302 pasażerów na trasie 2 320 do 4 600 km. Prędkość przelotowa max. — 940 km/h. Prędkość przeciągnięcia — 240 km/h. Ciężar całkowity — 146 ton, ciężar paliwa — 35,5 do 48 ton. Dwa silniki CF6-50 o ciągu 22 250 do 23 200 kG.

„Airbus" ma być budowany w 2 wersjach: podstawowej B1 i dalekodystansowej B3.





LOT NOWINY

NR 117 ● PAZDZIERNIK 1971

TURECKIE SPOTKANIA

PORT nad Bosforem samolot LOTU osiąga w ciągu trzech godzin. Bezpośrednie połączenie Warszawy z Istambułem zostało zainaugurowane w kwietniu 1969 r., o czym pisaliśmy na naszych łamach. Dzisiaj pragniemy przedstawić naszym czytelnikom kilka fotograficznych migawek z lotniska w Istambule oraz Międzynarodowych Targów w Izmirze.

Targi w Izmirze (starożytna Smyrna), trwające od 20 sierpnia do 20 września, są ważnym spotkaniem handlowców z całego świata. Tegoroczne — już 40 z kolei — wypadły szczególnie imponująco. Polska tradycyjnie brała także w nich udział i przed stoiskami naszych central skupiała się zawsze spora ilość zwiedzających. Zainteresowanie kupców i przedsiębiorców tureckich było także znaczne, o czym świadczyły liczne rozmowy z przedstawicielami naszych central. Również niewielkie stoisko LOTU znalazło swoich licznych zwolenników. Nie była to wyłącznie młodzież, która otrzymywała tutaj nasze reklamowe kartki czy mapy międzynarodowych połączeń LOTU, lecz również poważni handlowcy wybierający się w podróż do Polski. Pytano przede wszystkim o rodzaj naszych samolotów, historię przedsiębiorstwa i oczywiście o najbliższe plany.

W Izmirze odbyliśmy także liczne rozmowy z miejscowymi biurami podróży, które także wykazywały zainteresowanie podróżami do Polski. Również tam nasze materiały reklamowe i upominki spotkały się z bardzo wysoką oceną. Szczególnym uznaniem cieszył się plakat z latającym chłopcem, który znalazł się później na eksponowanych miejscach.

Po Izmirze przyszła kolej na Istambuł. Dzięki uprzejmości szefa ruchu międzynarodowego lotniska Yesilköy, p. **Unvana Pepehmeda**, mogliśmy wykonać i tutaj kilka zdjęć. Samolot LOTU Il-18 przyleciał z Kairu punktualnie. Załoga z kapitanem P. Kurowskim przygotowywała się do kolejnego etapu podróży, gdy na pokład samolotu weszła nowa „turecka" grupa pasażerów.

Na lotnisku ruch znaczny. Lądują tu i startują samoloty prawie wszystkich ważniejszych przewoźników powietrznych. Wiele także samolotów czarterowych. Wchodzimy do samolotu, gdyż według zegara na wieży za 10 minut startujemy do Warszawy.

W kilka dni później na lotnisku Okęcie wykonaliśmy ostatnie zdjęcie z cyklu tureckich spotkań. W sali recepcyjnej Międzynarodowego Dworca Lotniczego spotykamy delegację handlowców z Turcji. Na zaproszenie prezesa Polskiej Izby Handlu Zagranicznego przybyli do naszego kraju przedstawiciele przemysłu samochodowego z dyrektorem naczelnym Vehbi Koçem na czele. W skład delegacji wchodzili ponadto Con Kirac i Tanju Koseoglu. Na lotnisku obok witających gospodarzy obecny był także ambasador Turcji Özdemir Benler.



Samolot PLL LOT z Istambułu do Warszawy startuje o godzinie 10.30... Na zdjęciu poniżej dyrektor tureckiego holdingu samochodowego Vehbi Koç, który przybył do naszego kraju na zaproszenie PIHZ. Obok niego (z lewej) siedzi ambasador Turcji w PRL Özdemir Benler.





Szef ruchu międzynarodowego lotniska w Istambule, Unvan Pepehmeda (z prawej), w towarzystwie J. Riska, pracownika PLL LOT.

Stoisko LOTU na Międzynarodowych Targach w Izmirze odwiedzili ambasador PRL w Ankarze dr St. Piotrowski (z prawej) oraz radca handlowy naszej ambasady mgr K. Pisz.



Żałujemy, że nasze zdjęcie jest czarno-białe, gdyż pawilon w którym znajdowały się stoiska polskich central handlu zagranicznego prezentował się na tle palm bardzo okazale.



Pasażerowie samolotu PLL LOT udającego się z Istambułu do Warszawy proszeni są do samolotu...







W Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego było może trochę ciasno, ale o jakich interesujących sprawach tutaj mówiono/ (wyżej)



O planach i zamierzeniach LOTU mówił zastępca dyrektora do spraw handlowych mgr M. Hedemann (z lewej).

Posłowie i dziennikarze oglądali Międzynarodowy Dworzec Lotniczy wyjątkowo ciekliwie, a różnym pytaniom nie było wprost końca.

POSELSKIM I DZIENNIKARSKIM OKIEM



Reprezentanci naszego Sejmu słuchali i notowali wszystko bardzo skrupulatnie. Na naszym zdjęciu od prawej: Franciszek Błachut, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, Tadeusz Dmoch (sekretarz komisji), Marian Urbaniec i Edmund Matyjas.

W Krakowie na lotnisku w Balicach roboty przy pasach startowych są w pełnym toku. Dobrze to zobaczyć z tak bliska...



PRASA codzienna przyniosła już sporo informacji na ten interesujący nas szczególnie temat — lotniczego rekonesansu posłów, przedstawicieli Sejmowej Komisji Komunikacji i Łączności: J. Raczkowskiego, T. Gutowskiego, F. Błachuta, F. Bogusa, E. Matyjasa i M. Urbańca.

W ciągu dwóch dni posłowie w towarzystwie kierownictwa CZLC i Dyrekcji LOTU oraz licznej grupy dziennikarzy zwiedzili port lotniczy w Katowicach, skąd autokarami udali się do Krakowa. Tu ze szczególnym zainteresowaniem obserwowali stan prac modernizacyjnych, jakie trwają na lotnisku w Balicach. Szczegółowych informacji udzielali gościom kierownicy oddziałów PLL LOT w Katowicach — K. Garnys i w Krakowie — S. Olejnik.



Redaktorzy S. Bednarski, B. Seidler i W. Skulska (od lewej) na posterunku. Poniżej: Nawet w samolocie nie dadzą spokoju — usłyszeliśmy westchnienie pani redaktor. Inni żartowali, że reguły diety-cud nie obowiązują w powietrzu...



Drugi dzień poświęcony był również wizytacjom. Tym razem goście odwiedzili w Warszawie Centralny Port Lotniczy, Dworzec Międzynarodowy, Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego oraz jeden z hangarów.

W czasie dyskusji, jakie toczyły się następnie w Ministerstwie Komunikacji, dokonano podsumowania poselskich spostrzeżeń oraz wymiany uwag na temat potrzeb polskiego lotnictwa cywilnego. Szczególnie wiele miejsca poświęcono sprawom modernizacji i rozbudowy lotnisk oraz perspektywicznym planom lotnictwa komunikacyjnego.

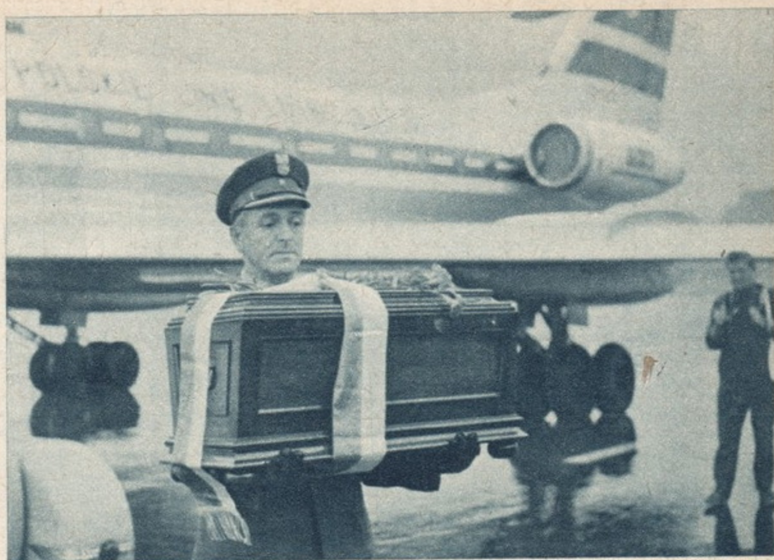
W najbliższych latach nastąpi modernizacja Okęcia i innych lotnisk. W Poznaniu i Rzeszowie uzupełni się wyposażenie radio-nawigacyjne, co zapewni eksploatowanie tych lotnisk także w trudnych warunkach meteorologicznych i przez całą dobę. Lotnisko w Rzeszowie zostanie ponadto dopuszczone jako zapasowe do ruchu międzynarodowego. Również lotnisko w Krakowie, po modernizacji, będzie przygotowane do eksploatacji przez całą dobę. W 1974 r. ma być oddane do eksploatacji nowe lotnisko Gdańsk-Rębiechowo. Zamierza się także usprawnić wyposażenie techniczne lotnisk we Wrocławiu, Katowicach, Szczecinie, Koszalinie i Bydgoszczy, co podniesie regularność i punktualność lotów.

Sporo miejsca w dyskusji zabrały również sprawy modernizacji sprzętu latającego oraz plany związane z otwarciem linii atlantyckiej.

W OJCZYŹNIE

Na warszawskim lotnisku wylądował samolot PLL LOT z Rzymu, na którego pokładzie znajdowała się urna z prochami mjra HENRYKA SUCHARSKIEGO. Pilotem tego samolotu nieprzypadkowo był kapitan Roman Skrzyński, pracownik naszego lotnictwa od 1933 roku. Dzisiejszy, sześciokrotny milioner powietrzny, wielokrotnie odznaczany, przyjął swoją zaszczytną misję jako wyjątkowe wyróżnienie.

Po uroczystościach na terenie MDL urna z prochami przewieziona została na Westerplatte, gdzie minister Obrony Narodowej gen. broni Wojciech Jaruzelski udekorował ją Krzyżem Komandorskim Orderu Virtuti Militari. Prochy dowódcy Westerplatte spoczęły — zgodnie z Jego życzeniem — na ojczystej ziemi, której tak dzielnie bronił przed brutalną agresją.





Przebywającego w Polsce ministra Przemysłu Maszynowego ZSRR P. W. DEMENTIEWA przyjął na specjalnej audiencji minister komunikacji mgr M. Zajfryd (od lewej do prawej). Obecni byli także wiceminister komunikacji D. Tarantowicz oraz dyrektor PLL LOT mgr inż. W. Wilanowski.



Na lotnisku w Warszawie wiceministra Spraw Zagranicznych Wenezueli Jose Alberto Zambrano powitał wiceminister J. Winiewicz. Nasz gość odbył w Polsce rozmowy na temat dalszego rozwoju dwustronnych stosunków oraz został przyjęty przez Przewodniczącego Rady Państwa i ministra Spraw Zagranicznych.

Gości ze Skandynawii często witamy w naszym kraju. Sąsiedzi przez Bałtyk utrzymują i zacieśniają z nami kontakty na wielu odcinkach. Obok dziennikarzy i grup specjalistycznych odwiedza nasz kraj również spora ilość turystów, a zwłaszcza ze Szwecji. Ostatnio na warszawskim lotnisku przedstawiciele PCK z prezesem dr J. Rutkiewiczem witali oficjalną delegację Szwedzkiego Czerwonego Krzyża. Na czele delegacji stał prezes SCK Jarl Hjalmarson, a towarzyszyli mu sekretarz generalny Olaf Stroh oraz kierownik działu zagranicznego SCK Ingrid Hagerström.





PRZYJACIELE

Organizowane przez Zespół Programów dla Zagranicy Polskiego Radia doroczne konkursy wiedzy o naszym kraju weszły już na trwałe do kulturalnych tradycji. Cieszy nas to tym bardziej, że PLL LOT są od początku współorganizatorem tych ważnych i pożytecznych spotkań. Laureaci — w liczbie 25 osób — tegorocznego konkursu zostali wybrani drogą losowania spośród 11 tysięcy (!) słuchaczy. Byli wśród nich inżynierowie i nauczyciele, studenci i rzemieślnicy oraz pracownicy nauki. Przyjechali do nas m. in. z Francji, ZSRR, W. Brytanii, Egiptu, NRF, Hiszpanii, Danii i Libanu. Odbyli oni w ciągu swego 10-dniowego pobytu w naszym kraju kilka wycieczek, zwiedzając m. in. Warszawę, Kraków, Oświęcim, Zakopane i Pieniny.

W czasie tradycyjnego już spotkania w Komitecie do Spraw Radia i Telewizji mieliśmy okazję do wysłuchania wielu autentycznych i wcale nie zdawkowych zdań pod adresem naszego kraju. Wszyscy, z którymi rozmawialiśmy, jednomyślnie podkreślali, że wyjeżdżają z Polski bogatsi o wiedzę o naszym codziennym życiu oraz pozostawiając jednocześnie wielu serdecznych przyjaciół. Na naszym zdjęciu dyrektor do spraw handlowych PLL LOT mgr M. Hedemann w rozmowie z grupą laureatów.

W BLASKU JESIENNEGO SŁOŃCA

Wśród krajów europejskich turystyka nad Balaton i Dunaj ma szczególne powodzenie. Polacy już tradycyjnie podróżują na Węgry, pomni popularnego porzekadła o bratankach. Ważnym etapem tych wędrówek jest także biuro miejskie LOTU w Budapeszcie, którego wnętrze — zaprojektowane przez inż. M. Stępnia — prezentujemy na zdjęciach niżej. Na tle zaś budapeszteńskiego portu lotniczego Ferihegy — w ostatnich blaskach jesiennego słońca pozuje do zdjęcia załoga naszego samolotu: J. Kuna — kapitan, I. Kucharski — II pilot, M. Ozyra — nawigator i M. Żurawski — inżynier pokładowy oraz stewardessy: L. Dziewolska, B. Biedroń i R. Szymasiuk.

Kierownik placówki PLL LOT w Budapeszcie Z. Ostrochulski udziela informacji turystom z Polski. Te dwie młode pasażerki cierpliwie czekają aż ich opiekunowie załatwią biletowe sprawy.

Zdajemy sobie z tego doskonale sprawę, że nasi Czytelnicy woleliby widzieć tutaj autentyczne zdjęcie Miss Uniwersum. Ale ponieważ nie pragniemy wchodzić w paradę tym naszym gazetom i tygodnikom, które systematycznie karmią swych zwolenników efektownymi portretami pięknych kobiet, prezentujemy istotny dla nas szczegół z... torebki Miss Uniwersum. Oto bilet lotniczy dla Miss Georgette Rizk na trasę Bejrut — Warszawa — Paryż — Houston i z powrotem, sprzedany w placówce PLL LOT w Bejrucie. Mamy nadzieję, że Miss Uniwersum była z podróży naszym samolotem zadowolona...

POLSKIE LINIE LOTNICZE ·LOT· BILET PODRÓŻY I KWIT BAGAŻOWY / PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK / ODCINEK KONTROLNY / AUDITOR'S COUPON 0803 № 0022127 C

BEIRUT — BEIRUT — 0803 — 0022128
BEIRUT YEH LOT 302 30 JUN RQ
WARSAW YEH AF 725 30 JUN RQ
PARIS YEH AF
HOUSTON
US$ 755.00
EH 14-28
MISS: RIZK GEORGETTE
CASH

POLSKIE LINIE LOTNICZE ·LOT· BILET PODRÓŻY I KWIT BAGAŻOWY / PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK / ODCINEK KONTROLNY / AUDITOR'S COUPON 0803 № 0022128 C

BEIRUT — BEIRUT — 0803 — 0022127
HOUSTON YEH AF OPEN
PARIS YEH AF OPEN
WARSAW YEH LOT OPEN
BEIRUT
US$ 755.00
EH 14-28
MISS: RIZK GEORGETTE
CASH

Od 1 października b.r. wprowadzone zostały na przeciąg 2 lat (po zatwierdzeniu przez rządy odpowiednich państw) nowe, nieznacznie podwyższone taryfy lotnicze na przewozy towarowe. Zwyżka nie przekracza na ogół 5 proc. w porównaniu z taryfami dotychczas stosowanymi.

Przewodniczący konferencji w Singapurze, która te taryfy ustalała, p. H. Don Reynolds, zastępca dyrektora generalnego IATA d/s przewozów, podkreślił wielkie znaczenie przewozów towarowych w transporcie lotniczym i ich wielki rozwój przewidziany na najbliższe lata, informując jednocześnie, że jedną z przyczyn komplikujących opracowanie nowych stawek był obserwowany ostatnio kryzys walutowy.

Taryfy pasażerskie, ustalone w b.r. (na konferencji w Montrealu) dla strefy północnego Atlantyku, zostaną wprowadzone eksperymentalnie od 1 lutego 1972. Biuletyny IATA podają, że sprawa opłat za przewozy pasażerskie na trasie północno-atlantyckiej zostanie generalnie opracowana w okresie eksperymentalnym, co pozwoli na uzgodnienie schematu struktury taryf w tym obszarze na okres od 1 kwietnia 1973 do 31 marca 1975. Oczekuje się, że towarzystwa członkowskie IATA rozpoczną aktualnie zabiegi mające na celu zatwierdzenie taryf (obowiązujących w okresie od 1.II.72 do 31.III.73) przez swoje rządy.

*

Jak podaje rzecznik prasowy IATA, władze naczelne Zrzeszenia powołały do życia nową jednostkę organizacyjną pod nazwą Komitet Doradczy d/s Ochrony Środowiska, w skład którego wchodzą członkowie dotychczas istniejących komitetów: Technicznego (4 przedstawicieli), Prawnego (2) i Public Relations (2). Sekretarzem Komitetu będzie dr R.R. Shaw, zastępca dyrektora generalnego IATA d/s technicznych. Do zadań Komitetu należeć będzie koordynacja wszelkich prac zmierzających do zmniejszenia zagrożenia środowiska przez komunikację lotniczą poprzez organizowanie zaradczych środków technicznych, w oparciu o odpowiednie wymogi prawne i z zapewnieniem udziału środków masowego przekazu (prasa, radio i telewizja). Do tych ostatnich czynników, z którymi kontakty zapewnią przedstawiciele Public Relations, należeć będzie informowanie opinii publicznej o środkach zapobiegawczych, podejmowanych przez transport lotniczy w tej dziedzinie.

IATA

27 Doroczne Walne Zgromadzenie towarzystw członkowskich IATA odbędzie się w Honolulu, w dniach od 15 do 18 listopada b.r. Gospodarzami tego wielkiego sejmu dyrektorów naczelnych 108 towarzystw lotniczych, należących do IATA, będą wszystkie członkowskie linie amerykańskie: American Airlines, Braniff International, Chicago Helicopter Airways, Continental Air Lines, The Flying Tiger Line, Mohawk Airlines, National Airlines, New York Airways, Northwest Airlines, Pan American World Airways, Seabord World Airlines, Trans World Airlines i United Air Lines.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor odpowiedzialny: JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do numeru 42 (1058) z dnia 17 października 1971 roku „Skrzydlatej Polski". Zdjęcia w numerze: J. Czerniak, M. Kobrzyński, E. Krawczyk i H. Rosiak.